
3 1761 04411 6416

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

L'ENGAGEMENT DES MARINS
POUR LA GRANDE PÊCHE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le mardi 15 *janvier* 1907, *à* 2 *heures* 1/2

PAR

Isaac TUAL
Diplômé de l'Ecole libre des Sciences Politiques

Président : M. JAY, *professeur.*
Suffragants : MM. THALLER, *professeur.*
GIDE, *professeur.*

PARIS
LIBRAIRIE DES FACULTÉS
A. MICHALON
26, Rue Monsieur-le-Prince, 26

1907

THÈSE

POUR

LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

L'ENGAGEMENT DES MARINS POUR LA GRANDE PÊCHE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le mardi 15 *janvier* 1907, *à* 2 *heures* 1/2

PAR

Isaac TUAL

Diplômé de l'Ecole libre des Sciences Politiques

Président : M. JAY, *professeur.*

Suffragants : MM. THALLER, *professeur.*
GIDE, *professeur.*

PARIS
LIBRAIRIE DES FACULTES
A. MICHALON
26, Rue Monsieur-le-Prince, 26

1907

BIBLIOGRAPHIE

VALIN. — Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine.

HAUTEFEUILLE. — Code de la pêche maritime. Paris, 1844.

FILLEAU. — Traité de l'engagement des équipages. Paris, 1862.

FOURNIER ET NEVEU. — Traité d'administration de la marine. Paris, 1887.

DESJARDINS (Arthur). — Traité de droit commercial maritime. Paris, 1891.

DE SEILHAC. — Marins pêcheurs. Paris, 1899.

ROMET. — Étude sur la situation économique et sociale des marins pêcheurs. Thèse Caen, 1901.

SCHLACTHER. — La grande pêche maritime. Thèse Paris, 1902.

Bulletin officiel de la Marine.

INTRODUCTION

La question de l'engagement des marins pour la pèche de la morue présente de l'intérèt à un double point de vue. Pour rémunérer le travail du pècheur et en mème temps l'encourager toujours à mieux faire, l'armement s'est ingénié à combiner les modes d'engagement les plus divers : salaires fixes avec ou sans primes, salaires à la tâche, paiement à la part. Tous ces systèmes ont varié suivant les époques et diffèrent encore d'un port d'armement à un autre. Voilà un champ d'observation très riche dans lequel on peut puiser pour profiter de l'expérience acquise au point de vue général de la question du salariat.

Mais, indépendamment de cette raison, il faut voir que la grande pèche occupe annuellement 12.000 pècheurs et fait vivre au minimum 20.000 familles. Il y a donc là un intérèt social que l'on doit prendre en considération, d'autant plus que cette population, malgré le rude et périlleux travail qu'elle pratique et qu'elle aime, est très pauvre et sans défense.

Comme il nous était impossible de passer en revue toutes les conventions usitées dans chaque port d'armement, nous avons dû nous limiter aux types d'engagement les plus intéressants et nous avons choisi un centre principal d'étude, le port de Saint-Malo.

Saint-Malo, avec la région qui l'environne, est, en effet, le lieu d'armement le plus important pour la pêche de la morue ; les chiffres suivants permettent la comparaison avec les autres ports métropolitains.

En 1906 : Armement pour Terre Neuve.

Saint-Malo, *Saint-Servan*, *Cancale*, 121 navires pêcheurs.

Fécamp, 55.

Granville, 35.

Dahouët, 2.

Armement pour l'Islande.

Dunkerque, 57 navires pêcheurs.

Paimpol, 54.

Gravelines, 30.

Binic, 14.

Dahouët, 4.

Le Légué, 2.

Sans compter les navires chasseurs qui rapportent les premières pêches.

Le nombre d'hommes d'équipage embarqués pour la grande pêche a été en 1906 :

Saint-Malo, Saint-Servan, Cancale, 3.051.

Fécamp, 1.944.

Paimpol, 1.375.

Dunkerque, 1.057.

Granville, 987.

Outre l'armement métropolitain pour la pêche à Terre-Neuve, il y a l'armement saint-pierrais qui est en grande diminution, mais comprend encore un nombre important de goélettes.

Armement colonial à Saint-Pierre : en 1902, 206 navires ; en 1903, 180 ; en 1904, 147 ; en 1905, 105 ; en 1906, 105.

Les équipages de ces goélettes sont recrutés en France, principalement à Saint-Malo, Cancale, Dinan, Granville et sont transportés jusqu'à Saint-Pierre, en qualité de passagers.

Passagers quittant Saint-Malo : en 1902, 3.567 ; en 1903, 3.109 ; en 1904, 2.652 ; en 1905, 1749 ; en 1906, 1.963.

Comme l'engagement de ces équipages a lieu avant le départ, c'est dans la métropole qu'il faut l'étudier.

Enfin la question de l'engagement des marins intéresse plus particulièrement la Bretagne, surtout les départements de l'Ille-et-Vilaine et des Côtes-du-Nord qui sont une vraie pépinière de pêcheurs de morue ; les armateurs de Fécamp et même de Granville y viennent

de plus en plus recruter leurs équipages. On remarque, en effet, une tendance des Normands à délaisser la pêche; tandis que la Bretagne conserve ces familles de pêcheurs qui, par tradition, ne veulent pas quitter leur pénible métier.

Nous avons ainsi exposé les raisons de notre choix du port de Saint-Malo comme lieu de nos recherches. Et tout de suite nous nous empressons d'adresser nos remerciements aux personnes particulièrement compétentes qui ont bien voulu nous procurer des renseignements, nous rapporter les faits sur lesquels cette étude est surtout basée.

Il nous arrivera fréquemment de citer dans notre travail telle convention passée entre armateur et équipage, telle clause d'un contrat d'engagement ; mais, pour respecter la liberté de l'industrie, nous éviterons toujours de nommer les parties intéressées.

CHAPITRE PREMIER

LA PÊCHE DE LA MORUE

Armement. Modes de pêche. Composition des équipages.

Section I. — *La pêche en Islande.*

L'armement pour la grande pêche n'est pas uniforme; il faut des navires appropriés à des modes de pêche différents et à des lieux de pêche où l'état de la mer et des vents ne coïncide aucunement.

Pour l'Islande, Dunkerque et les autres ports du Nord arment des sloops ou dundees de faible tonnage, 60 à 100 tonneaux ; ces bateaux sont montés par un équipage de 16 à 20 hommes comprenant : 1 capitaine, 1 second, 1 lieutenant, 1 tonnelier, 1 saleur, un nombre variable de matelots 10 à 14, 1 ou 2 mousses.

Paimpol, Binic, Dahouët ont un armement sensiblement différent : ils envoient en Islande des goélettes ou des sloops de 100 à 150 tonneaux qui peuvent coûter en moyenne 80.000 francs. Les équipages plus

nombreux comptent de 16 à 25 hommes. Sur les 54 navires pêcheurs partis de Paimpol en 1906 il y avait : 27 équipages de 26 hommes, 23 équipages de 25, 3 équipages de 27, 1 équipage de 17.

La pêche en Islande se fait en famille, si l'on peut ainsi parler ; les hommes ne quittent jamais leur bord. Penchés coude à coude ils jettent leur ligne le long du navire et pêchent à la traîne pendant que le navire reste en cape sous la grand'voile ; chaque ligne a une longueur de 150 ou 200 mètres, à l'extrémité se trouve un plomb d'environ 4 kilos traversé par une tige de fer de 80 centimètres qui porte à chaque bout un avançon avec un hameçon. A côté de chaque pêcheur se trouve une manne dans laquelle il jette les langues de morues qu'il a prises, ce qui constitue une comptabilité très facile. On comprend aisément que des bateaux de faible tonnage conviennent mieux à cette pêche, des navires plus grands seraient moins commodes à cause de l'élévation de leur coque et feraient perdre le poisson au moment où on le hale à bord.

Le genre de pêche pratiqué en Islande est moins périlleux, puisque les marins ne s'éloignent pas du navire ; mais il comporte de bien dures épreuves, telles que l'extrême froid, l'insomnie pendant un jour perpétuel, les blessures faites aux marins par ces longues lignes qu'il faut sans cesse jeter ou relever. Toutes ces raisons font que beaucoup de personnes considèrent la pêche d'Islande, comme plus pénible que

celle de Terre-Neuve : nous verrons cependant que celle-ci ne ménage pas les fatigues.

Section II. — *La pêche à Terre-Neuve.*

L'armement pour Terre-Neuve comprend des navires, goélettes, bricks et bricks-goélettes de 200 à 300 tonneaux ; depuis quelques années on construit de grands trois-mâts qui jaugent jusqu'à 425 tonneaux et coûtent 175.000 francs. Fécamp possède beaucoup de ces navires importants auxquels il faut un équipage moyen de 36 hommes ; 55 navires fécampois ont fait la campagne de Terre-Neuve en 1906 dont : 2 à 40 hommes d'équipage, 5 à 39, 8 à 38, 11 à 37, 10 à 36, 5 à 35, 5 à 34, 4 à 33, 1 à 31, 2 à 30, 2 à 28.

Saint-Malo, Saint-Servan et Cancale arment à la fois des trois mâts et des navires de moins fort tonnage. Les goëlettes saint-pierraises jaugent en moyenne 150 tonneaux et sont montées par une vingtaine d'hommes.

Un équipage pour la pèche des bancs comprend : un capitaine, quelquefois 1 patron de pêche ou 1 subrécargue, 1 second, 1 maître d'équipage, 1 saleur, un nombre variable de patrons et d'avants de doris, 1 ou 2 novices, 1 ou 2 mousses, rarement 1 cuisinier.

Il arrive souvent qu'un capitaine n'est pas bon pêcheur, il n'est alors chargé que de la conduite du navire et on le désigne sous le nom de « capitaine porteur ». Mais on lui adjoint un subrécargue ou un

patron de pèche qui, une fois le navire rendu sur les lieux de pèche, dirigera les opérations et agira comme représentant de l'armateur (1). Cette dualité de commandement est parfois nuisible au bon ordre et il serait à désirer que le capitaine restât toujours patron de pèche. Le saleur est considéré comme un des principaux de l'équipage; c'est qu'il exerce une fonction délicate et de son habileté dépend la bonne conservation du poisson. Aussi un bon saleur est toujours recherché et bien payé. Nous avons encore cité un cuisinier : celui-ci peut faire beaucoup pour l'amélioration de la vie à bord en préparant avec soin les aliments, en entretenant des boissons chaudes; mais souvent les pêcheurs ne veulent pas de cet individu qu'ils considèrent comme inutile du moment qu'il ne travaille pas à la pèche et ils préfèrent se contenter de repas cuits à la diable par un mousse de 12 à 15 ans dont l'art culinaire est vite à bout.

Voyons comment se fait la pèche sur les bancs.

Aussitôt arrivé dans un lieu propice, le navire jette l'ancre et les doris sont mis à la mer. Le doris est un bateau à fond plat, très léger, qui a 17 pieds de long,

---

1. A noter cette différence : le subrécargue est considéré comme officier tandis que le patron de pèche n'est que simple matelot (*Décret-loi du 24 mars 1852. Art. 57*). Ceci a de l'importance au point de vue disciplinaire et pénal, au point de vue des retenues pour la Caisse des Invalides et la Caisse de Prévoyance, au point de vue du rapatriement.

5 pieds de large et 2 pieds de creux ; malgré son apparence frèle il tient bien la mer et supporte une charge parfois considérable. Le doris est monté par deux hommes, le patron et l'avant. Un trois-mâts peut avoir 16 doris, une goélette 6 à 8 seulement ; ces embarcations ont l'avantage de s'emboîter les unes dans les autres et sont ainsi placées pendant le voyage ce qui évite un encombrement.

Chaque doris partant à la pêche s'éloigne à plusieurs milles du navire et les pêcheurs vont deux par deux tendre leurs lignes de fond qui n'ont pas moins de 1.500 mètres de long avec un avançon et un hameçon à 1m.50 de distance. Il ne reste à bord que quelques hommes : le capitaine, le saleur, quelquefois un novice et les mousses ; si le capitaine n'est que porteur, il embarque le plus souvent dans un doris et c'est le patron de pêche qui le remplace sur le navire.

Mais suivons en détail la journée des pêcheurs « banquiers ». A 4 heures du matin, plus tôt même en juin et juillet, les hommes se lèvent, à peine remis de leurs fatigues de la veille, car ils n'ont pas toujours eu leurs cinq heures de sommeil. Ils avalent à jeun le boujaron d'eau-de-vie à six sous le litre et sans autre nourriture s'affalent dans les doris, oubliant parfois vivres et boussole ; courbés sur les rames, ils nagent vers les bouées à peine visibles dans l'aube pâle surtout si le ciel est brumeux. Quand le soleil paraît à l'horizon, beaucoup de pêcheurs ont déjà retrouvé

les barils-bouées qui marquent l'emplacement de leurs lignes ; alors commence la relève. Quel travail ! 1.000, 1.500, 2.000 mètres de ligne tendue horizontalement, cela donne parfois des centaines de morues, un fardeau qui pèse et charge l'embarcation à tel point que les pêcheurs doivent éviter de faire un faux mouvement sous peine de la voir emplir d'eau. Les lignes relevées, cela a pu durer quatre à cinq heures suivant l'abondance de la pêche, il faut rallier le navire ; parfois quand la marée est contraire les deux hommes mettent de longues heures à ramer, heureux encore lorsqu'ils ne sont pas surpris par une brume épaisse qui les isole et les met en dérive, tandis qu'au loin la sirène fait en vain retentir son cri lugubre.

Vers 11 heures ou midi les pêcheurs arrivent harassés à bord : ranimés par un boujaron d'eau-de-vie, ils débarquent leurs lignes et leur poisson. Puis ils déjeunent à la hâte d'un repas préparé par le mousse et composé généralement de poisson, lard, haricots, biscuit. Après quoi, un nouveau boujaron pour donner du cœur, il en faut ! et l'on se met à travailler la morue. Tous les pêcheurs « ébrouaillent, » c'est-à-dire ouvrent le poisson, en retirent le foie et la rogue qui sont mis à part et les intestins que l'on jette à la mer. Ensuite a lieu le « décollage », travail accompli par les novices qui consiste à enlever la tête en arrachant le moins de chair possible. Puis le « tranchage », opération délicate réservée aux officiers : le poisson est fendu en entier et l'épine

dorsale coupée à trois articulations au-dessous de la cavité abdominale (1). Enfin la morue est lavée et jetée dans la cale au saleur qui l'empile soigneusement. On termine cette besogne dégoûtante. Alors les marins se remettent à leurs lignes qu'il faut amorcer et démêler lorsqu'il y a du « brouillé » ; c'est là un exercice de patience, chacun doit boëtter au moins cinq cents hameçons sur 800 mètres de ligne ; et pas de mouvement trop brusque, sans quoi l'on s'enfonce un hameçon dans les chairs.

Vers 4 heures, les lignes boëttées et lavées, on prend une collation sur le pouce et l'on repart dans les doris tendre les lignes pour la nuit. Encore deux heures de travail au moins et quand on rentre le soir on est parfois tellement exténué que d'aucuns ne peuvent se hisser eux-mêmes ; il faut les enlever transis, paralysés sous le cirage et dans les sabots-bottes. Les pêcheurs prennent encore un repas plus ou mois chaud et se jettent tout habillés dans l'étroite couchette où pendant quelques heures ils oublieront leur vie de misère pour recommencer le lendemain.

Section III. — *Le chalutage à vapeur.*

Puisque nous examinons les principaux modes de pêche il nous faut dire quelques mots du chalutage à

1. C'est ce tranchage qui donne à la morue l'aspect d'un poisson plat. En Islande, certains bateaux préparent la morue sans la couper ainsi et lui conservent sa forme.

vapeur. L'industrie du chalut est beaucoup moins développée qu'en Angleterre, en Allemagne, même en Belgique et cependant c'est à Dieppe et à Arcachon qu'elle a débuté il y a une trentaine d'années.

Après une période d'indifférence, il semble qu'on assiste en ce moment à une reprise de ce genre de pêche et cela par suite des bons résultats obtenus à l'étranger. Des essais de chalutage ont été tentés en Islande et même à Terre-Neuve : en 1906, cinq chalutiers ont été en Islande ; Boulogne, Fécamp, La Rochelle ont armé chacun un chalutier pour Terre-Neuve.

La pèche au chalut se pratique en traînant au fond de l'eau, avec une vitesse suffisante pour que le poisson ne puisse sortir, une vaste poche en filet que maintient béante une armature en fer dont la partie inférieure racle le fond ; la dimension d'un chalut de grande pèche est d'une vingtaine de mètres à l'ouverture. Les Anglais ont créé l'otter-trawl, dont l'entrée est formée de deux planches inclinées qui s'écartent simplement par la résistance de l'eau.

Le chalutage à voile est usité dans la petite pêche bien qu'il soit en déclin par suite du développement du chalutage à vapeur. Mais des vapeurs ou tout au moins des bateaux mixtes avec moteur sont nécessaires pour la grande pèche : rien que par les dimensions du chalut on se fait une idée de la force motrice nécessaire pour le traîner avec une vitesse minima à 100 ou 150 mètres de profondeur ; d'ailleurs après quatre ou

cinq heures de traîne suivant l'abondance de la pêche, il faut relever le chalut qui représente alors un poids considérable (poissons, goémons, pierres) et pour cette opération un treuil à vapeur est absolument indispensable.

Le chalutage est l'objet de vives critiques de la part des armateurs à la grande pêche ; on lui reproche en particulier de ne pas sélectionner, de ramasser quantité de « faux poissons » qu'il faut ensuite trier et rejeter à la mer quand ils ne peuvent être utilisés. Il y a là une grosse part de vérité, néanmoins on doit reconnaître que le chalutage, mieux que le procédé des lignes de fond ou de traîne, permet de profiter de l'abondance du poisson qui peut être de courte durée.

Un capitaine revenant des bancs cette année nous a affirmé avoir vu un chalutier pêcher 1.800 quintaux (1) en une huitaine de jours; faisons si l'on veut la part de de l'exagération, il faut néanmoins admettre que, si la morue donne, un chalutier peut faire sa pêche en très peu de temps. Nous savons d'autre part que le chalutier de Boulogne qui a fait la campagne de Terre-Neuve cette année a donné des résultats superbes.

Sommes-nous à la veille d'une transformation complète de l'armement ? Ce n'est pas probable, car un ou-

---

1. Le quintal de morues, 55 kilos, est la mesure communément employée.

tillage représentant un capital considérable ne se remplace pas du jour au lendemain.

Néanmoins la question du chalutage est extrêmement importante et comme elle touche de près la question de l'engagement des pêcheurs sur laquelle elle a une répercussion immédiate, il nous fallait tout au moins la signaler. D'ici quelques années, on pourra mieux étudier ses conséquences économiques lorsque les expériences auront été plus concluantes.

CHAPITRE II

Du contrat d'engagement. Rôle de l'Inscription maritime.

L'engagement des marins est soumis à des règles spéciales dérogeant au droit commun et pour l'intelligence du sujet il nous semble nécessaire de donner un aperçu du régime de l'Inscription maritime.

Il y a une inscription particulière des citoyens français qui se livrent à la navigation : sont inscrits provisoires les enfants qui, munis du consentement de leur père ou tuteur,veulent embrasser la profession de marin. Depuis le 1er juillet 1897, entre 10 et 13 ans, ils ne sont admis que s'ils savent lire et écrire, et peuvent produire un certificat d'études ou une attestation du maire qu'ils se sont conformés à la loi scolaire ; ils deviennent inscrits définitifs lorsqu'ils ont atteints 18 ans et accompli, depuis l'âge de 10 ans, 18 mois de navigation ordinaire,9 mois de long cours ou de grande pêche (loi du 24 déc. 1896 sur l'inscription maritime). L'inscription astreint les marins à des obligations spéciales puisqu'ils peuvent être requis pour le service des bâti-

ments de l'État ; mais en retour elle leur procure certains avantages, notamment le droit de vendre les produits de la pêche et l'obtention gratuite de concessions sur les plages. L'Inscription maritime constitue une branche de l'administration de la marine et c'est en particulier au point de vue de l'engagement des marins qu'il nous faut voir le rôle des administrateurs de l'Inscription maritime (1).

La législation française considère avec raison le marin comme ayant besoin d'appui dans certains de ses rapports civils. Cet homme habitué par l'exercice même de sa profession à l'obéissance et au désintéressement passe sa vie loin du milieu où ses intérêts se débattent et par suite ne sait ni ne cherche à connaître ses droits et les moyens de les faire valoir. Le tuteur officieux de ce grand enfant est l'administrateur de l'Inscription maritime.

La loi du 7 janvier 1791 a tracé dans son article 13 les devoirs des commissaires, mais elle se borne à de simples énonciations ; aussi faute de législation postérieure il faut se reporter à l'ordonnance du 31 octobre 1784 pour connaître en détail leurs attributions en ce qui concerne les engagements.

1. En Angleterre où en temps ordinaire on ne recrute les équipages que par l'engagement volontaire, il y a cependant un enregistrement général des matelots, des listes d'équipage pour suivre leurs mouvements, des officiers et fonctionnaires institués à cet effet et jouissant d'un droit de contrôle et de perquisition (les « shipping masters »).

Le commissaire de l'Inscription maritime en France est chargé de la constitution légale des équipages.

Le marin peut conclure en dehors de l'administration un contrat d'embarquement ou une promesse d'engagement, préliminaire rarement pratiqué dans la navigation de transport, mais qui existe toujours pour la grande pêche.

Ce contrat est parfaitement valable s'il ne contient rien de contraire à l'ordre public ; mais il vaut seulement suivant le droit commun, c'est-à-dire qu'il crée à la charge du marin une obligation civile dont la non-exécution se résoudra en dommages-intérêts (art. 1142 du Code civil). L'intervention du commissaire qui est obligatoire dès que l'embarquement devient effectif imprime à la convention un caractère particulier : l'engagé ne sera plus admissible à décliner l'exécution personnelle de son contrat, sa résistance pourra être considérée comme un fait délictueux et réduite par la force. Ainsi un matelot engagé même par acte notarié peut manquer à sa parole, sauf à se voir condamner à des dommages-intérêts; mais, après que l'obligation de cet homme aura reçu au bureau de l'Inscription maritime cette sorte de baptême dont nous parlons, son lien sera devenu absolument personnel et s'il tente de le rompre il sera recherché, ramené de force à bord et puni disciplinairement. (Ordonnance du 31 oct. 1784, titre XIV; décret-loi du 24 mars 1852, modifié par la loi du 15 avril 1898.)

La consécration de l'engagement a lieu par la revue d'armement qui consiste dans la présentation par les capitaines conjointement avec leurs armateurs, lorsque ceux-ci sont sur les lieux, de toutes les personnes composant l'équipage au bureau de l'Inscription maritime (1).

Les capitaines ou armateurs sont tenus de faire connaître les conditions d'engagement des marins, même celles qui auraient pu être arrêtées dans des conventions passées à l'avance avec les intéressés. Le commissaire doit donner lecture des conditions d'engagement et les expliquer s'il y a lieu en insistant sur les clauses défavorables pour en bien faire saisir toute la portée. Les conditions, acceptées par les parties, sont portées au rôle d'équipage qui est alors ouvert; désormais cet acte public fera seul foi des clauses du contrat civil entre l'équipage et l'armement; il est rédigé en double après la revue passée, un exemplaire reste à l'administration de la marine, l'autre est remis à l'armateur.

L'article 250 du Code de commerce semble admettre que des conventions particulières puissent exister en dehors de ce rôle et cette opinion est défendue par M. Arthur Desjardins dans son *Traité de droit commer-*

1. Voir dispositions analogues quant au caractère obligatoire de l'engagement, aux revues d'armement, etc..., dans la législation allemande (*Revue maritime et coloniale*, avril 1876, p. 302).

Voir également pour la marine marchande anglaise les articles 150 et suivants du « Merchant Shipping Act ».

cial maritime (n°s 624, 625). Il semble difficile d'adopter cette manière de voir, car les obligations des marins envers l'armement deviennent des obligations étroites et personnelles qui ne se résolvent plus en dommages-intérêts et dont le commissaire doit assurer l'exécution; d'autre part, les obligations de l'armement envers les marins sont corrélatives des premières et leur inexécution peut influer sur celles-ci, il importe donc que le commissaire connaisse tout le contrat ; de plus le commissaire est représentant de la Caisse des Invalides et de la Caisse de Prévoyance et à ce titre doit connaître toutes les obligations financières de l'armement envers l'équipage pour exercer les retenues ; enfin le commissaire est gardien de l'ordre public, il est à présumer que les conditions soustraites à sa connaissance ne pourraient avoir pour but que de frauder l'ordre public, elles devraient par conséquent être considérées comme nulles.

L'article 250 doit être interprété dans ce sens que les conditions d'engagement sont en principe constatées par le rôle d'équipage et ce n'est qu'à défaut de celui-ci, c'est-à-dire avant que la revue ne soit passée, qu'il peut y être suppléé par des conventions particulières (1).

Ainsi donc revue d'armement, lecture des clauses du

---

1. Cependant l'Administration tolère les arrangements entre le capitaine et l'armateur (*Circulaire du 14 juin 1880*).

contrat par le commissaire, insertion de ces clauses au rôle d'équipage, telles sont les conditions légales du contrat d'engagement maritime.

Mais le rôle de l'Inscription maritime n'est pas terminé une fois le contrat valablement conclu entre armateurs et équipages ; il s'exerce pendant l'exécution du dit contrat et surtout lorsqu'il prend fin, pour la liquidation des droits des parties. C'est ainsi que pendant le cours de l'engagement si des difficultés d'ordre civil se produisent entre le capitaine et les hommes, le commissaire arbitre naturellement indiqué les aplanit ; mais si sa décision n'est pas acceptée le différend va devant le tribunal de commerce, seul juge légal des parties (1).

A un autre point de vue, le commissaire prononce les peines de discipline encourues par les marins du commerce et préside le tribunal maritime commercial, lorsque le navire à bord duquel la faute ou le délit a été commis se trouve dans un port ou une rade de France ou dans un port d'une colonie française (loi du 15 avril 1898).

Enfin au désarmement des bâtiments de commerce les commissaires font la liquidation des salaires ou parts revenant à l'équipage et règlent les sommes à payer à la Caisse des Invalides et à la Caisse de Prévoyance. Tout paiement fait à un matelot même en

1. En Angleterre, les « shipping masters » peuvent décider des contestations qui leur sont soumises en matière de loyers. Art. 173 du Merchant Shipping Act.

acompte doit l'être en présence du commissaire qui peut ainsi vérifier si le montant exact est bien payé et si l'on ne fait pas de retenues irrégulières (1). (Ord. du 31 oct. 1784. Titre XIV.)

Il ne faut pas se dissimuler que notre régime de l'Inscription maritime ait certaines exigences : c'est ainsi qu'il astreint l'armement à des formalités parfois coûteuses et occasionnant des pertes de temps ; nous n'entendons pas dire que de ce côté il n'y ait point d'améliorations possibles.

Mais on combat surtout les mesures tutélaires prises dans l'intérêt des marins comme attentatoires à la liberté individuelle et vexatoires pour l'industrie de l'armement par le contrôle permanent qu'elles occasionnent. On dit encore que si le matelot est trop souvent insouciant et imprévoyant c'est bien parce qu'il a le sentiment d'être protégé.

Ces griefs nous semblent mal établis et après une étude des faits aussi exacte que possible nous conclurons à la réforme de l'engagement des gens de mer dans un sens plus protecteur.

---

1. En Angleterre le payement des loyers doit être fait sous peine de 10 pounds d'amende en présence du « shipping master ». Art. 170 du Merchant Shipping Act.

CHAPITRE III

Comment se font les engagements.

Le recrutement des équipages pour Terre-Neuve commence dès les premiers jours de décembre, près de deux mois avant la revue ; les meilleurs pêcheurs sont même parfois retenus dès le retour de la campagne précédente.

La constitution d'un équipage doit se faire méthodiquement. L'essentiel pour un armateur est de mettre la main sur un capitaine ou un patron de pêche habile et expérimenté. Celui-ci s'assurera le concours d'un ou deux officiers, d'un bon saleur, de sept à huit patrons de doris connaissant leur métier ; après quoi il sera toujours facile de trouver des avants, des novices et des mousses.

L'armateur délègue le plus souvent au capitaine ou au patron de pêche le soin de former son équipage et ce représentant, outre qu'il possède de nombreuses relations dans le monde des pêcheurs, sait parfaitement

comment diriger ses recherches s'il connaît quelque peu les habitudes du pays (1).

Chaque année, le premier lundi de décembre, se tient une foire importante dans un endroit des environs de Saint-Malo appelé Vieux-Bourg ; ce village est situé au croisement des routes allant de Saint-Malo à Rennes et de Dol à Dinan. C'est là que se rendent de nombreux «gars » cherchant à s'engager ; ils viennent des campagnes voisines : Châteauneuf, Plerguer, Saint-Pierre-de-Plesguen, Plesder, Saint-Domineuc et sont pour cela appelés « terriens ». La plupart de ces hommes mi-marins, mi-paysans, sont destinés aux goélettes de Saint-Pierre.

Dans le courant de janvier les capitaines vont aussi faire une tournée dans les auberges de la côte ; ils parcourent Cancale, Saint-Benoît, Hirel, Cherrueix, autant de pépinières où l'on rencontre les vrais mathurins portant la chemise de laine et le béret traditionnels. Enfin quand le départ approche, les pêcheurs qui n'ont pas encore trouvé d'embarquement vont à Saint-Malo et à Saint-Servan ; ils longent les quais ou, de préférence, les jours de marché, le mardi et le vendredi, se tiennent près de la Grand'Porte. Là ils s'abouchent

1. A Saint-Malo cinq ou six personnes s'occupent des matelots en quête d'embarquement ; mais les pêcheurs de morue savent s'adresser directement aux armateurs ou capitaines et des intermédiaires, tels que des bureaux de placement, seraient complètement inutiles.

aisément avec les capitaines et presque toujours se font accepter.

Les pourparlers s'entament dehors, le plus souvent à l'auberge ; mais ils se terminent toujours là. L'accord est conclu après une série de micks à l'eau-de-vie et de bolées de cidre qui ne sont pas faits pour développer la lucidité d'esprit des contractants.

Autrefois, suivant une coutume usitée pour la course et pour la grande pêche, les engagements étaient passés chez les notaires ; cette règle, qui s'était accréditée pour cette raison que beaucoup de marins ne savaient pas signer, a été peu à peu délaissée mais a néanmoins subsisté jusqu'en 1885.

Voici d'ailleurs un type d'engagement de ce genre datant du 16 février 1830 :

« Par-devant maître X..., notaire à Saint-Malo, sous-
« signé, furent présentés les ci-après nommés officiers,
« majors, mariniers, matelots, novices, mousses et au-
« tres marins, lesquels déclarent se louer et engager
« volontairement par ces présentes envers M. Y..., de-
« meurant à Saint-Malo, propriétaire du navire..., gréé
« en brick et jaugeant environ 240 tonneaux, lequel
« doit être commandé par L..., capitaine. »

Suivent les conditions générales d'engagement, puis les conditions particulières à chacun accompagnées de la signature de l'intéressé ou de la mention qu'il ne sait signer, toujours après lecture faite.

Les jours de marché, le capitaine amenait ses pêcheurs

en aussi grand nombre que possible pour les faire « passer au notaire » ; l'acte contenant le préambule et les conditions générales était alors ouvert ; après quoi l'insertion des conditions particulières à chaque engagé se faisait le jour de sa comparution.

Quand tout l'équipage s'était présenté l'acte était ainsi clos : « Les ci-après nommés et ci-devant engagés « aux conditions sus-énoncées reconnaissent avoir reçu « les sommes ci-après savoir..., dont ils consentent « quittance due interpellés après lecture.

« Conclu le présent engagement non sujet à l'enre- « gistrement ce jour cinq avril mil huit cent trente sous « le seign de sieur.... (l'armateur) et ceux de nous, no- « taire, après lecture faite. »

Ces engagements offraient certainement des garanties. D'abord le marin connaissait toujours les conditions générales de son contrat et ceci est extrêmement important. De plus, le notaire pouvait refuser la signature d'un individu pris de boisson ; le capitaine lui-même n'aurait pas osé présenter à l'étude du notaire un de ses hommes en état d'ébriété.

Le notaire délivrait à l'armateur une grosse de cet acte pour être remise à l'Administration le jour de la revue, car malgré son caractère authentique l'acte ne valait que comme engagement civil.

Aujourd'hui les choses se passent plus simplement : c'est au cabaret que le marin donne sa signature. L'écrit consigné sur une feuille timbrée de 60 centimes

ou même sur une feuille de papier libre revêtue d'un timbre de quittance, est ainsi conçu :

« X... s'engage à faire la campagne de pêche à Terre-
« Neuve pour l'année 1906 sur le navire .... comme
« patron de doris et aux conditions suivantes : 1 part
« dans le cinquième, 25 francs par 1.000 morues prises
« dans son doris, 500 francs d'avances et 25 francs de
« denier à Dieu.

Signatures :

« Le représentant de l'armateur, L'engagé,

. . . .

Deux exemplaires sont dressés, l'un est pour l'armateur, l'autre reste entre les mains de l'engagé ; c'est ce que le marin appelle son « double ». Le représentant de l'armateur exige en même temps de la part du pêcheur la remise de son « permis vert », ce qui constitue la preuve qu'il peut s'engager et qu'il n'a pas d'autre engagement (1).

Il faut bien remarquer qu'en signant jamais le marin ne prend connaissance de la charte-partie contenant les conditions générales du contrat ; s'il la demande

---

1. Le marin restant soumis à tout instant à la réquisition pour le service de l'État doit se munir d'une permission pour s'absenter de son quartier ; l'usage du permis d'embarquement spécial aux grandes pêches s'est maintenu depuis 1784.

Cette pièce est délivrée par l'Administration sur la demande de l'intéressé.

au capitaine, celui-ci répond évasivement qu'il ne l'a pas, que « c'est toujours la même chose », et ce vague est conservé jusqu'au jour de la revue.

Aussitôt l'équipage entièrement formé l'armateur réunit les feuilles d'engagement accompagnées des permis et c'est d'après elles qu'il rédige le projet de rôle d'équipage. Ce projet est déposé avec la charte-partie au bureau de l'Inscription maritime du port d'armement quelques jours avant la présentation des engagés.

En principe, la revue d'armement doit avoir lieu en même temps que l'ouverture du rôle d'équipage, le jour de « l'expédition du navire » et cette règle est observée pour le long cours et le cabotage ; mais il y a un tempérament spécial à la grande pêche nécessité par les circonstances.

Les départs des navires ayant lieu presque au même moment il serait impossible de passer toutes les revues. Aussi permet-on aux armateurs de présenter leurs équipages longtemps à l'avance.

A Saint-Malo les revues ont lieu principalement du 15 février au 5 mars, alors que les navires ne font voile qu'un mois après. Avec ce délai, les administrateurs sont moins pressés pour lire et expliquer aux marins les conditions de leur engagement et ces derniers ayant reçu leurs avances ont plus de temps pour faire leurs achats.

Les rôles des équipages passés en revue ne sont pas ouverts immédiatement : il y a là un travail maté-

riel assez considérable, 300 à 400 marins comparaissant le même jour. Néanmoins l'engagement est considéré comme parfait dès que la revue est passée.

Ainsi, la circulaire du 26 février 1885 prescrit de considérer comme déserteurs les marins des goélettes coloniales qui manquent volontairement le navire transporteur, bien que le rôle du bâtiment à bord duquel ils doivent effectivement servir ne soit ouvert qu'à l'arrivée à Saint-Pierre.

C'est donc seulement le jour de leur présentation au bureau de la Marine que les engagés connaissent les conditions générales du contrat. Beaucoup écoutent distraitement la lecture qui leur est faite, ne songeant qu'aux avances qu'ils vont bientôt toucher ; et les plus avisés soulèvent-ils des objections, ils sont vaincus d'avance, car, mis dans l'alternative d'accepter les clauses ou de résilier leur engagement, ils se résignent à la première solution, sans quoi ils ne pourraient plus s'embarquer, tous les équipages étant déjà formés.

Citons ce fait assez significatif :

Au bureau de la Marine de Saint-Malo, le 3 mars 190.... eut lieu la présentation des équipages des goélettes de la maison...... Les hommes, surpris par les conditions très désavantageuses de la charte-partie (11,75 0/0 d'intérêt et d'assurance, et 2 k. 200 par morue comme poids moyen) refusèrent d'accepter malgré leurs engagements souscrits ; ils se plaignirent d'avoir été trompés. Le capitaine de la goélette... déclara qu'il

avait, en effet, engagé ses hommes sans leur faire connaître les conditions de la charte-partie et sans les connaître lui-même ; ses collègues présents reconnurent l'exactitude de son affirmation.

Et cependant ils avaient fait signer aux hommes un engagement portant ces mots : « réductions suivant la charte-partie ». Après ces récriminations très justifiées d'ailleurs, les équipages ne trouvant plus d'engagements à cette époque de l'année furent contraints d'en passer par où a voulu la maison d'armement.

N'y a-t-il pas d'améliorations possibles à cette manière très critiquable de réaliser les engagements ?

C'est une déplorable habitude que de prendre le marin au cabaret, profitant souvent de son ivresse pour saisir son adhésion ; le contrat signé dans ces conditions peut être entaché de dol et, par suite, annulable, mais les pêcheurs ne connaissent guère le tribunal de commerce. Nous avouons qu'ici il est bien difficile de réagir : il faudrait pouvoir compter sur la bonne volonté du représentant de l'armateur et sur la résistance du marin à son funeste penchant. Hélas ! nous n'en sommes pas encore là.

Quant à la forme même de l'engagement, on pourrait la simplifier tout en satisfaisant les engagés : l'armateur n'aurait qu'à se servir de son projet de rôle sur lequel les marins émargeraient au fur et à mesure. Ils pourraient ainsi avant de signer voir quels sont leurs compagnons de pêche et quelles conditions leur ont

été consenties : la grande pêche réunit pour une campagne de huit mois des hommes qui devront vivre et travailler ensemble, il est bon qu'ils sachent avec qui ils s'embarquent (1). Il serait même à souhaiter que l'avant de doris fût de préférence choisi d'accord avec le patron sous les ordres duquel il pêchera.

De plus, cette utilisation du projet de rôle réaliserait un bénéfice à l'armateur puisqu'elle lui éviterait l'achat de papier timbré.

D'autre part, il est inadmissible que l'armement laisse l'engagé dans l'ignorance des clauses générales de la charte jusqu'au moment de la revue : l'un des contractants seul connaît l'étendue de ses obligations, l'autre reste dans une imprécision absolue. Que dirait-on d'un propriétaire en pourparlers avec un futur locataire inexpérimenté qui ne voudrait lui faire connaître certaines conditions onéreuses, certaines servitudes que juste au moment de la signature du bail, sans lui laisser en quelque sorte le temps de la réflexion ? On considérerait sans doute cette façon d'agir comme abusive quoique strictement légale : cependant cette situation est comparable à celle des pêcheurs au moment de leur engagement.

Pour remédier à ces inconvénients M. Lecointe, maire de Plouër (2), propose de remettre un exemplaire

1. Déjà certains armateurs usent de feuilles timbrées cousues ensemble ce qui procure cet avantage.

2. Plouër, commune des Côtes-du-Nord où se recrutent beaucoup de pêcheurs.

de la charte à chaque engagé avant qu'il donne sa signature : on ne peut que s'associer à ce vœu. Sa réalisation ne mettrait pas absolument un terme aux abus qui se produisent, la rédaction de certaines chartes-parties étant telle que bien des pêcheurs ne sont pas capables de se rendre compte seuls des conditions qui y sont portées.

Ce serait néanmoins un progrès énorme, susceptible d'ouvrir les idées des marins et de les inciter à discuter et à défendre eux-mêmes leurs intérêts. Mais alors comment obtenir de l'armateur cette remise de la charte qui occasionnerait pour lui une nouvelle dépense, minime il est vrai, une vingtaine de francs environ ? Les engagements préparatoires entre capitaines et hommes d'équipage se passent absolument en dehors de l'administration dont le rôle ne commence qu'avec la revue. On peut sans doute agir au moyen de conseils, mais l'engagé, en refusant de se lier à l'aveuglette, peut seul exiger qu'il soit mis entre ses mains les moyens de connaître les termes de son contrat.

CHAPITRE IV

Des avances.

Les avances sont les sommes payées par l'armateur au marin lorsque celui-ci est définitivement engagé ; elles existent dans toutes espèces d'engagements et sont communes à tous les pays. Elles sont nécessaires pour deux raisons : d'abord le marin, quittant sa famille pour un temps assez long, doit lui laisser de quoi subvenir aux premiers besoins pendant son absence ; d'autre part, le marin dans le rude métier qu'il exerce, exposé sans cesse aux coups de mer et aux intempéries, a besoin d'être bien vêtu ; les avances lui permettent de « se gréer » convenablement.

Les frais de gréement d'un pêcheur sont assez élevés : 200 francs la première année, 120 à 150 francs les années suivantes. Voici l'énumération des effets strictement nécessaires :

Un surouët (1), 1 paire de bottes ou de sabots-bottes,

---

1. Chapeau ciré ainsi appelé parce qu'il est destiné à protéger contre la pluie qui tombe le plus souvent par des vents de sud-ouest ; les marins disent « sur-ouët ».

2 cirages (1), 2 chemises de laine de dessus, 2 chemises de laine de dessous, 2 caleçons de laine, 3 paires de bas ou chaussons pour mettre dans les bottes, 3 paires de mitaines, 1 complet (paletot ou vareuse et pantalon) que le marin mettra s'il débarque quelque part pendant la campagne et lors du retour en France (2), 1 grosse couverture de laine, 1 paillasse et quelquefois 1 matelas, 1 coffre ou 1 sac (3).

Il importe que les avances ne soient pas détournées de leur double but; nous verrons cependant que trop souvent elles sont dissipées, sans aucun résultat utile.

Il y a différentes sortes d'avances: Le denier à Dieu est versé au moment de la signature de la promesse d'engagement ; son montant est habituellement peu élevé.

Le pur don, depuis longtemps usité à Fécamp, a été introduit ces dernières années à Saint-Malo. Il consiste en une somme d'argent assez importante remise après que l'engagement est parfait, c'est-à-dire après la revue au bureau de la Marine ; il augmente donc d'autant le salaire du pêcheur. Purs dons et deniers à Dieu ne

1. Le cirage est un complet ciré imperméable.

2. En général nos pêcheurs prennent soin de leurs vêtements civils, si l'on peut ainsi dire, et tiennent à être bien habillés quand ils descendent à terre.

3. L'armateur exige parfois que les marins se munissent de sacs au lieu de coffres, car le poste d'équipage est moins encombré.

subissent pas les retenues pour la Caisse des Invalides et la Caisse de Prévoyance, puisqu'ils sont censément ignorés de l'administration et payés en dehors d'elle ; c'est d'ailleurs pour cette raison que les armateurs élèvent leur taux outre mesure, sauf à diminuer le chiffre des avances proprement dites.

Les avances proprement dites sont portées au rôle de l'équipage : elles doivent être versées en présence de l'administration de l'Inscription maritime, c'est une conséquence de la soumission insérée au dos du rôle. D'ailleurs l'armateur est le premier intéressé à renforcer le lien qui attache à lui son équipage en procédant au paiement des dites avances au bureau de la Marine, ce qui ajoute à l'authenticité de l'engagement et augmente la gravité de la désertion (1). Les avances proprement dites sont de deux espèces : les avances perdues, les avances à valoir.

Les avances perdues, appelées pots-de-vin à Fécamp, restent définitivement acquises au pêcheur, quel que soit le résultat de la pêche.

Les avances à valoir, au contraire, sont remboursables à l'armateur en fin de campagne sur la part qui revient au marin.

---

1. L'obligation à la charge de l'armateur de payer même les acomptes ou avances en présence de l'administrateur résulte de différents textes : Édit de juillet 1720 ; arrêt du 19 janvier 1734 article 106 de l'arrêté du 2 prairial an XI ; ordonnance du 1er novembre 1745 ; ordonnance du 31 octobre 1784.

Le taux des avances est essentiellement variable suivant les espoirs de la pèche ; une mauvaise pèche réduit beaucoup leur montant pour l'année suivante :

A Saint-Malo, années 1902-1903 :

Avances perdues, 350 à 500 francs.

Avances à valoir, 600 à 800 francs.

Purs dons, 200 à 400 francs.

Deniers à Dieu, 50 à 100 francs.

Mauvaise pèche en 1903 ; d'où en 1904 :

Avances perdues, 350 à 450 francs.

Avances à valoir, 350 à 550 francs.

Purs dons, 50 à 150 francs.

Deniers à Dieu, 10 à 30 francs.

La pèche étant restée médiocre en 1905 et 1906, ces derniers chiffres ont été conservés.

En 1902 un pècheur recevait donc en moyenne comme avances : Denier à Dieu, 75 francs ; pur don, 300 francs ; avance perdue, 425 francs ; total : 800 francs.

Dans ces années-ci il reçoit : Denier à Dieu, 25 francs ; pur don, 100 francs ; avance perdue, 400 francs ; total : 525 francs (1).

Ces sommes représentent les deux tiers au moins du salaire total et on constate de plus en plus une diminu-

1. Tandis que les armateurs malouins et granvillais ont réduit de 275 francs les avances moyennes d'un pêcheur, les armateurs fécampois les ont abaissées de 150 francs au plus, et cependant ils ont dû subir eux aussi les conséquences de campagnes médiocres.

tion du « retour de pêche »(1) par comparaison au montant des avances qui s'accroît. Cette tendance très fâcheuse est encore accentuée par le marin qui cherche en s'engageant à obtenir le plus possible d'avances, se disant, le mot est usuel : « C'est toujours ça de sauvé ! »

Cependant les fortes avances sont critiquables à plusieurs points de vue. Elles encouragent la désertion et l'escroquerie : dans les années de bonne pêche, alors qu'elles atteignaient 800 francs, on nous a dit avoir vu des filous venir de Paris ou d'ailleurs pour s'engager et toucher ces avances, puis immédiatement disparaître. Les désertions à Saint-Malo ont été : 31 en 1904, 15 en 1905, 25 en 1906.

En principe, tout paiement fait avant l'exécution d'un travail est mauvais, parce que le désir du gain n'existe plus. Cela est facile à observer dans notre cas : si la première pêche a été médiocre, les marins sont découragés ; ils se disent que, quoi qu'ils fassent, ils n'auront point de « retour de pêche » ou ne toucheront qu'une somme insignifiante. Dès lors, ils préfèrent éviter toute fatigue et certains capitaines affirment que parfois les pêcheurs rejettent le poisson à l'eau pour ne pas avoir la peine de le préparer.

C'est ainsi qu'une campagne, qui malgré un mauvais début aurait pu donner vers la fin de meilleurs résul-

1. Expression employée par les pêcheurs pour désigner ce qui leur revient en fin de campagne.

tats, devient un désastre, tant pour l'armateur que pour l'équipage. Pour conserver un encouragement au travail, il faut donc réduire autant que possible les avances et compenser par un accroissement proportionnel des salaires au retour.

D'ailleurs, en préconisant la réduction des avances, on travaille pour l'armement : supposons une moyenne de 400 francs d'avances au lieu de 525 francs et surtout de 800 francs, en cas de mauvaise pêche, l'armement perdrait beaucoup moins.

Avances pour 26 hommes d'équipage :

26 × 400 = 10.400 francs au lieu de :

26 × 800 = 20.800 fr. ou même de 26 × 525 = 13.650 fr.; soit dans le premier cas 10.400 francs et dans le second 3.250 francs en moins, cette différence étant reportée sur le salaire éventuel que l'armateur n'aurait eu à payer qu'en proportion de la pêche.

Il faut enfin diminuer les avances parce que souvent elles sont gaspillées inutilement. La première préoccupation du marin, quand il a son argent en poche, doit être de se bien gréer. Nous nous plaisons à reconnaître qu'en général nos pêcheurs de morue ont un coffre ou un sac bien garni; les Cancalais, en particulier, emportent quantité de ces fameux lainages que tricotent leurs femmes ou leurs filles, et leur équipement représente souvent une valeur de 300 à 350 francs.

Parmi les pêcheurs on trouve des écervelés comme partout, mais lorsqu'un jeune embarqué, faute de s'être

gréé, a souffert pendant toute une campagne, il se rappelle de cette leçon et ne recommence pas. En somme, il n'y a guère que les marins ayant l'intention de déserter qui ne se munissent pas des effets nécessaires et souvent les armateurs prennent des précautions à cet égard.

Nous lisons dans l'article 4 d'une charte-partie de Dunkerque 1906 : « Les avances sans répétition aussi bien que celles à valoir sont spécialement destinées à l'équipement des marins. En conséquence, l'armateur pourra exiger quant à l'emploi de ces avances toutes les justifications désirables et, pour le cas où il ne croira pas obtenir à ce sujet toute satisfaction, il se réserve expressément le droit de ne faire aucune remise d'espèces avant le dépôt, soit à bord, soit entre ses mains, des effets d'équipement nécessaires au voyage. »

Une fois leurs achats faits, les pêcheurs plus sérieux paient les dettes contractées par la famille au cours de l'année ; puis ils emploient immédiatement le reste à des dépenses futiles. Ils font de nombreux voyages au port d'armement et passent leurs journées dans ces foires ou « assemblées » qui se tiennent pendant tout l'hiver. D'autres dissipent leur argent en orgies et restent attablés dans des cabarets borgnes où parfois ils se font voler (1). Le marin est ancré dans cette idée qu'il doit

---

1. A Saint-Malo pour une population de 10.000 habitants, le nombre des cafés, cabarets et débits de boissons s'élève à plus de 300 ; la plupart d'entre eux vivent presque exclusivement de la clientèle des marins.

dépenser toutes ses avances avant de partir et il y réussit aisément. Il en résulte que la famille est ensuite plongée dans la plus profonde misère.

Pour lutter contre cette imprévoyance, il faudrait absolument faire usage des délégations, inciter le marin à déposer à la caisse des gens de mer la portion de ses avances dont il n'a pas besoin, pour qu'elle soit versée dans le courant de l'année à sa famille.

L'arrêté ministériel du 22 mars 1862 avait essayé de développer la pratique des délégations :

« A la revue de départ des navires de commerce, le « commissaire de l'Inscription maritime invitera les « hommes de l'équipage à faire connaître la portion « des salaires qu'ils entendent déléguer.

« Les capitaines pourront déléguer telle portion de « leurs salaires qu'il leur conviendra. Les délégations « des marins portés sur le rôle avec le titre d'officier « ne pourront s'élever à plus de la moitié de leurs gages. « Les autres hommes de l'équipage ne seront admis à « déléguer que le tiers. »

« Il sera toutefois facultatif de dépasser ces limites « avec l'assentiment des armateurs.

« Mention de la quotité déléguée sera immédiatement « faite sur le rôle d'équipage à l'article de chacun des « déléguants. »

Les délégations sont presque inconnues des pêcheurs ; cependant plusieurs armateurs de Fécamp les ont répandues utilement : ils y sont d'ailleurs intéressés puisqu'en

cas de désertion, ils recouvrent le tiers ou la moitié de la solde du délinquant (art. 69, loi du 15 avril 1898); la somme déposée à la caisse des gens de mer est donc pour eux une petite garantie.

C'est surtout des armateurs et des administrateurs de l'Inscription maritime que l'on peut espérer des efforts en faveur des délégations, on ne saurait trop les encourager.

CHAPITRE V

Des différentes sortes d'engagements.

Nous avons dit dès le début que les engagements des marins pêcheurs sont de types très divers. On peut les ranger sous trois chefs principaux : les engagements à salaires fixes, les engagements à la part, les engagements à la tâche.

SECTION I. — *Engagements à salaires fixes.*

L'engagement à salaires fixes, au voyage ou au mois, a pour le marin certains avantages qu'il importe de ne pas méconnaître : il ne réserve aucune surprise, il ne laisse aucun aléa puisqu'il ne comporte pas de chances de perte ni de gain et, pour une population vivant au jour le jour, c'est beaucoup de n'être pas exposée à perdre le fruit de son travail.

D'autre part, ce mode d'engagement plaît à l'armateur car les marins ne peuvent exercer, lorsqu'ils sont ainsi rétribués, aucun contrôle sur les opérations faites.

L'engagement à salaires fixes convient à la navigation de transport, aussi est-il le plus ordinairement usité tant au long cours qu'au cabotage. Mais il y a des expéditions, telles que la pêche maritime, qui exigent que l'équipage soit le plus directement possible intéressé à leur succès, afin qu'il y consacre des soins qui seuls peuvent les rendre fructueuses.

A ce point de vue les salaires fixes sont absolument insuffisants ; ils ne sont pratiqués qu'exceptionnellement pour la pêche de la morue.

On engage toujours les graviers au voyage ; ce sont des jeunes gens, des enfants de 14 à 18 ans, occupés spécialement à sécher et nettoyer la morue sur les grèves ou graves de Saint-Pierre, d'où leur nom de « graviers ». Ils ne reçoivent que 150 francs pour la campagne ; ils sont expédiés tant bien que mal par la maison qui les occupe et, partis dès les premiers jours de mars, ils ne reviennent parfois qu'au mois de décembre. Ces pauvres graviers sont d'habitude très maltraités et sont soumis à un travail de quinze ou seize heures par jour, sous un climat rigoureux exigeant de bons vêtements qu'ils ne peuvent se procurer avec leurs maigres salaires.

Les salaires fixes ont subsisté jusqu'à ces dernières années pour la pêche à la côte de Terre-Neuve.

Cette pêche faite au moyen de chaloupes traînant les seines ou relevant les lignes était moins pénible que la pêche sur les bancs ; les quelques maisons

d'armement l'exerçant y employaient souvent de vieux pêcheurs.Les conditions d'engagement de la maison... de Saint-Malo pour pêche à la côte en 190... étaient les suivantes :

ENGAGEMENTS A SALAIRES FIXES

Capitaine : 120 francs par mois ;

Second : 110 francs par mois ;

Matelots : 420 à 480 francs pour la campagne ;

Novices et mousses : 130 à 165 francs pour la campagne.

En dehors de ces salaires seuls signalés à l'administration existaient quelques gratifications peu élevées suivant la quantité de poisson pêché (1). Cette année même un armateur de Saint-Malo ayant obtenu une concession à Terre-Neuve y a envoyé un navire ; l'équipage a été engagé d'après ces conditions assez curieuses : tant par mois, soit le capitaine 150 francs, le maître 120, les matelots 70 à 80 ; mais en sus le capitaine pouvant exiger en vertu du contrat le travail des enga-

1. La pêche du homard pratiquée au moyen de doris qui allaient tendre les casiers et les relever tous les matins a cessé depuis l'accord franco-anglais du 8 avril 1904. Saint-Malo était le seul port armant pour cette pêche. Un patron de doris engagé à un salaire de 400 à 450 francs recevait en outre 4 à 5 francs par 1.000 homards ; un avant de doris avait 300 à 350 francs plus 1 fr. 50 à 2 francs par 1.000 homards.

gés depuis 3 heures du matin à 9 heures du soir, ceux-ci ont reçu 1 franc avant 6 heures du matin et 0 fr. 50 après 6 heures du soir par heure supplémentaire. Le matelots ont ainsi touché 100 francs par mois environ.

Jusqu'ici sur les chalutiers à vapeur on a payé les marins au mois. Nous relevons sur le rôle d'équipage d'un chalutier armé à Boulogne en 1906 pour Terre-Neuve :

Capitaine, à la part ; second, 110 francs par mois ;

Chef-mécanicien, 200 francs par mois ; second mécanicien, 110 francs ;

Chauffeur, 120 francs plus 16 francs de nourriture ;

Matelots, 80 francs plus 16 francs de nourriture ;

Mousses 35 à 55 francs plus 16 francs de nourriture ;

Outre cela il y a des profits accordés aux marins et consistant en une somme de 1 franc pour 1.000 francs de produit brut.

Voici les seules applications du salaire fixe pour la pêche de la morue, et encore la fixité n'y est pas absolue puisqu'elle est souvent modifiée par un système de primes. Si le chalutage donnait de bons résultats, il est probable que les armateurs intéresseraient plus directement leurs équipages à la pêche.

Il arrive souvent qu'un navire rapportant sa pêche touche à un port français puis va décharger dans un autre port ; alors une partie de l'équipage est débarquée et le reste « passe au mois ».

Voici les salaires payés et, pour permettre la compa-

raison, les salaires moyens au long cours et au cabotage :

	Navire pêcheur	Long cours Voilier de 1000 tonneaux	Cabotage Voilier de 300 tonneaux
	—	—	—
Capitaine. .	150 fr.	300 fr.	150 fr.
Second. . .	80 fr.	150 fr.	100 fr.
Maître. . .	60 fr.	125 fr.	70 fr.
Matelots . .	50 fr.	60 fr.	55 fr.
Novices . .	30 fr.	45 fr.	30 fr.
Mousses . .	20 fr.	30 fr.	25 fr.

Mais dans le cas que nous examinons, il n'est plus question de pêche ; le navire pêcheur dont l'équipage est passé au mois fait du transport au cabotage.

SECTION II. — *Engagements à la part.*

L'engagement à la part est celui dans lequel la rémunération du pêcheur est une portion du bénéfice total de l'opération. Cet engagement a donc pour effet de créer entre l'armateur et l'équipage une véritable société en participation et, théoriquement au moins, l'armateur d'une part, les engagés de l'autre, sont des associés apportant l'un ses capitaux et son navire, les autres leur industrie et leur travail (1). Cette sorte

1. L'engagement à la part crée-t-il une société en participation ou procure-t-il simplement une participation aux bénéfices ? La question est vivement discutée et les opinions les plus auto-

d'engagement est de beaucoup la plus répandue dans la pêche à Terre-Neuve, aussi devons-nous l'étudier en détail. Deux types d'engagement à la part sont pratiqués : l'engagement au cinquième et l'engagement au tiers.

L'engagement au cinquième. — Il consiste en ceci : du produit brut de la pêche sont déduits les frais généraux ; le produit net est divisé en cinq parties, les quatre cinquièmes vont à l'armateur et le dernier cinquième reste à l'équipage. Ce cinquième est lui-même divisé en un certain nombre de parts et chacun prend la part ou les parts qui lui reviennent. La répartition n'est pas absolument égale entre les divers membres de l'équipage et cela se comprend. Si nous prenons le rôle d'un équipage engagé à Fécamp en 1906 nous y lisons : Capitaine, 2 ou même 3 parts si la pêche atteint certain chiffre ; second et saleur, chacun 1 part 1/2 ; patron de doris, 1 part et 100 francs de patronage ; avant de doris, 1 part ; novice, 3/4 de part ; mousse 1/2 part. En plus les officiers reçoivent des pratiques et les meilleurs pêcheurs ont des primes.

Si le marin n'avait que sa part du cinquième son travail serait bien mal payé, aussi reçoit-il toujours des avances perdues. Ces avances dont nous avons déjà

---

risées se partagent. Ne pouvant entreprendre ici l'examen de ce point important, nous adoptons la thèse généralement admise par la jurisprudence.

parlé augmentent considérablement le gain total ou plutôt elles constituent la recette principale du marin se montant à 600 ou 700 francs tandis que la part n'atteint pas toujours 200 francs. Les avances perdues sont donc un trait caractéristique de l'engagement au cinquième. Le mode d'engagement que nous venons d'indiquer est seul pratiqué depuis longtemps à Fécamp ; on peut le dénommer le cinquième pur.

A Saint-Malo l'usage de l'engagement au cinquième ne date que de 1893, mais depuis il s'est considérablement répandu et maintenant c'est l'engagement le plus important, du moins pour l'armement métropolitain. Mais le cinquième pratiqué à Saint-Malo n'est pas celui de Fécamp : c'est le cinquième mitigé. En effet, si les avances perdues et les parts existent, en dehors d'elles il y a des gratifications qui bouleversent tout le système. Ces gratifications, improprement nommées, sont de véritables salaires à la tâche puisqu'elles sont prises sur le cinquième revenant à l'équipage. Elles diminuent les parts d'autant ; souvent même elles absorbent tout le cinquième, si bien que les parts n'existent plus ou n'ont qu'une valeur négative, ce qui donne lieu à une réduction proportionnelle du montant des gratifications.

Les gratifications sont accordées suivant le grade et les qualités de chacun ; sur le rôle d'équipage d'un navire armé en 1906 à Saint-Malo nous relevons :

Capitaine, 3 parts et 5 0/0 sur le montant brut de la vente ; second, 1 part 1/2 et 4 fr. 50 par mille de

morues sur le total; saleur, 1 part 1/2, 4 francs par mille de morues sur le total et 10 francs par barrique d'huile; patron de doris, 1 part et 25 francs par mille de morues prises dans son doris; avant de doris, 1 part et 20 francs par mille dans son doris. Ordinairement les novices et mousses n'ont pas de gratifications; cependant quelquefois on leur accorde 0 fr. 50 par mille sur le total.

Ce sont là les gratifications habituelles, mais les armateurs n'hésitent pas à consentir des prix plus élevés pour conserver les bons pêcheurs : certains patrons ont 28 francs, 30 francs et même 35 francs par mille dans leur doris.

Donc un cinquième à l'équipage, des avances perdues, des gratifications prises sur le cinquième, tels sont les caractères principaux de ce mode d'engagement.

L'engagement au tiers. — Cet autre type d'engagement à la part peut se résumer ainsi : les frais généraux étant retirés du produit brut de la pêche, le produit net est divisé en trois lots : deux vont à l'armateur, le troisième reste à l'équipage et donne lieu aux parts. Il semble donc à première vue que l'engagement au tiers doive toujours être préféré à l'engagement au cinquième puisque l'équipage reçoit un lot global plus fort.

Mais un autre facteur vient rétablir l'équilibre : tandis que le cinquième existe avec avances perdues, le tiers est pratiqué avec avances à valoir, c'est la diffé-

rence capitale entre les deux engagements. Dès lors on comprend très bien que, le salaire fixe constitué par les avances perdues étant supprimé dans l'engagement au tiers, on reporte sur la partie aléatoire, c'est-à-dire sur les parts revenant à l'équipage, le complément du salaire total.

Le tiers ainsi présenté apparaît comme une société plus parfaite que le cinquième, la rémunération des associés consistant seulement en une fraction du bénéfice social. Cependant il faut encore signaler cette complication : le tiers est habituellement mitigé par des gratifications. Celles-ci ne sont pas, comme dans le cinquième, prises sur le lot de l'équipage, mais elles sont considérées comme frais généraux ; donc l'équipage n'y contribue plus que pour un tiers. Néanmoins l'armateur stipule souvent que ses deux tiers ne subiront aucune réduction pour les gratifications accordées aux avants de doris, elles restent donc à la charge de l'équipage.

Le taux des gratifications dans le tiers est à peu près le même que dans le cinquième ; ces gratifications diminuent un peu la part, elles ne la suppriment jamais : une part moyenne au tiers se monte à 400,500 francs, elle atteint même 600 francs dans les bonnes années.

Résumons-nous : un tiers à l'équipage, mais avec avances à valoir, des gratifications décomptées comme frais généraux, voilà les traits saillants de l'engagement au tiers.

Cet engagement est très ancien ; Valin en parle dans son *Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine*, tome I, page 677 : « Dans l'engagement à la part du profit de la pêche de la morue l'usage est aussi de partager le profit de manière qu'il y en a les deux tiers pour le propriétaire du navire et l'autre tiers pour le maître et le reste de l'équipage. » Tandis que le cinquième est pratiqué pour les plus grands navires rapportant leur pêche en France, le tiers est usité de préférence pour les navires de moins fort tonnage ; il est le seul employé sur les goélettes saint-pierraises.

Voici un tableau comparatif des navires armés dans ces dernières années à Saint-Malo et à Saint-Servan.

	Armement au tiers	Armement au cinquième	Armement au voyage ou au mois
1898	53	15	6
1899	38	30	6
1900	30	46	6
1901	22	50	6
1902	16	67	5
1903	12	87	5
1904	7	86	5
1905	6	91	»
1906	9	91	1

On observe donc un développement progressif de l'engagement au cinquième et un déclin proportionnel de l'engagement au tiers.

Pour les armements coloniaux de Saint-Pierre la

proportion est renversée : en 1905, 73 goélettes étaient armées au tiers et 4 seulement au cinquième. Le reste des équipages, une trentaine environ, recrutés parmi les habitants de la colonie étaient engagés à salaires fixes.

Quels avantages, quels inconvénients présente l'engagement à la part ? Cet engagement entraîne, nous l'avons dit, la constitution d'une société dans laquelle employeur et employés, armateur et équipage, ont théoriquement des droits identiques à l'actif social. Ce mode d'engagement est donc, au point de vue social, supérieur aux autres, qui ne laissent au pêcheur vis-à-vis de l'armateur que la qualité de salarié, puisqu'il lui confère le titre d'associé. Mais à quoi bon se leurrer de mots ; qu'importe l'étiquette sociale du marin s'il n'en retire pas d'avantage pécuniaire !

Nous croyons que le bon fonctionnement d'une société entre armateur et marins se heurte à de grosses difficultés : en effet, toute société doit être organisée entre gens d'intellectualité sensiblement égale, capables de défendre leurs intérêts respectifs, sans quoi elle risque de devenir léonine. Or, en face de l'armateur qui représente une force, qui a l'intelligence, les capitaux, l'esprit d'organisation (1), nous trouvons les

---

1. Des syndicats d'armateurs à la grande pêche existent à Saint-Malo, Saint-Servan, Cancale, Fécamp, Granville, Paimpol, Saint-Pierre et Miquelon. Le Comité central des armateurs de France a son siège à Paris, 16, rue de Chauveau-Lagarde.

pêcheurs peu instruits, insouciants, imprévoyants, incapables d'aucune entente.

Et les principaux de l'équipage, le capitaine surtout, ceux qui d'un niveau intellectuel plus élevé pourraient exercer un contrôle des opérations et agir pour leurs camarades, se gardent bien de le faire car, comme nous le montrerons plus loin, ils sont les « hommes de l'armateur ». Nous critiquons donc l'idée même d'une société entre armateur et équipage, du moins tant que le marin restera ce qu'il est aujourd'hui.

Mais prenons les engagements eux-mêmes : l'engagement à la part, tel que le cinquième pur de Fécamp, a l'inconvénient de mettre tous les pêcheurs sur le même pied, bien que la pêche de chacun d'eux ait été parfois très différente. Un patron de doris peut prendre deux fois plus de poisson qu'un autre et cependant chacun aura une part. C'est précisément pour corriger cette égalité de traitement et intéresser davantage le marin à la pêche que l'on a imaginé le procédé des gratifications. Dans le tiers et le cinquième pur la part est un élément important du gain total ; mais dans le cinquième mitigé, que reste t-il au pêcheur qui lui vaille le titre d'associé ?

De par ses avances perdues, les deux tiers au moins de ce qu'il touchera, il est seulement un salarié et ses gratifications lui conservent la même qualité en le faisant participer aux bénéfices. La part n'est plus qu'insignifiante lorsqu'elle ne se solde pas par un déficit ;

c'est ce que comprenait un pêcheur plein de bon sens répondant à l'offre d'engagement qui lui était faite :

« Mais je n'ai pas besoin de part, je me contente de gratifications ! » A un point de vue cependant le marin reste pleinement associé ; c'est pour le paiement des frais généraux.

Quel est, demandera-t-on peut-être, le mode d'engagement le plus avantageux au pêcheur ? Le tiers donnant à l'équipage une part plus importante du bénéfice social doit être plus rémunérateur dans les années de bonne pêche ; le cinquième laissant toujours au marin ses avances perdues quel que soit le résultat de la campagne semble préférable dans les années médiocres. C'est d'ailleurs là une simple tendance.

La société telle qu'elle est créée entre armateur et équipage est critiquable pour d'autres raisons ; nous les examinerons en étudiant avec détails la charte-partie de l'engagement au cinquième.

Section III. — *Engagements à la tâche.*

Dans l'engagement à la tâche le marin est payé suivant la pêche par lui faite, cette pêche étant évaluée soit au nombre, soit au poids.

L'engagement au last et l'engagement au mille sont deux types intéressants qu'il nous faut voir successivement.

L'engagement au last. — Il existe à Dunkerque, à Gravelines et à Paimpol pour la pêche en Islande.

Les salaires des équipages de Dunkerque sont réglés au last de 12 tonnes de morue marchande repaquée du poids de 135 kilos l'une (1.620 kil.).

En moyenne le last est payé pour un sloop de 60 à 80 tonneaux : au capitaine, 35 à 40 francs ; au second, 25 francs ; au lieutenant, 24 francs ; au saleur, 23 francs ; aux matelots, 18 à 22 francs ; aux mousses, 10 à 12 francs.

Le prix du last varie d'ailleurs ; il augmente quand le tonnage du navire est plus faible et l'équipage moins nombreux. C'est donc un paiement à la tâche, mais basé sur la pêche de l'équipage entier. On n'y tient pas compte suffisamment du travail et des aptitudes de chacun, si bien que la rémunération à un même taux peut ne pas être équitable.

Un bateau moyen rapporte 18 à 20 lasts, ce qui donne au matelot : $20 \times 18 = 360$ francs.

En plus de cela il reçoit une avance perdue, 50 à 60 francs et parfois au moment de l'engagement une gratification n'excédant pas 100 francs (1).

D'après les chartes-parties en usage à Paimpol et dans les ports de la baie de Saint-Brieuc le last se compte de 2.200 kilos de morues.

Les principaux de l'équipage sont payés au last, par exemple : capitaine, 35 francs ; second, 25 francs ; maître, 22 francs ; saleur, 20 francs. A cela s'ajoutent

1. Au cours des dernières années les armateurs dunkerquois ont élevé le montant des avances à valoir ; ils ont ainsi rendu à la pêche le plus mauvais service que l'on puisse imaginer.

des gratifications quand la pêche dépasse un certain chiffre ; ainsi le capitaine aura 500 francs à 30 lasts, 650 francs à 35 lasts. Quant aux matelots pêchant du bateau à l'aide de lignes à la traîne ils sont réglés tant par morue pêchée, soit d'ordinaire 0 fr. 20, mais avec réduction variable.

Ce système est certainement plus logique et a l'avantage d'être très simple ; chaque soir le pêcheur comptant les langues de morues de son panier établit le bilan de sa journée.

Enfin des primes sont accordées aux meilleurs pêcheurs et les avances perdues existent comme à Dunkerque.

L'engagement au mille ou au grand mille. — Cet engagement est pratiqué pour la pêche à Terre-Neuve, il tend à se raréfier. On ne trouve plus guère d'équipages entiers engagés de cette façon ; ce sont seulement quelques hommes, les meilleurs pêcheurs qui, embarqués sur des navires armés à la part, exigent des armateurs qu'ils leur concèdent ces conditions. L'engagé au mille est payé exclusivement tant par 1.000 morues prises dans son doris ; le prix du mille varie suivant que l'engagé a reçu des avances perdues ou des avances à valoir, il varie aussi suivant les qualités du pêcheur.

Avec avances perdues, un patron de doris a en moyenne 50 francs du mille, un avant de 35 à 40 francs ; avec avances à valoir le patron touche jusqu'à 80 francs du mille, l'avant 65 à 70 francs.

Le nombre de mille de morues qui peuvent être pri-

ses dans un doris est très variable: 6 à 7 mille dans les années médiocres; 8 à 10 mille dans les années moyennes, on a vu de bons pêcheurs rapporter 12 et même 15 mille dans leur doris.

Le règlement au mille est donc basé sur le nombre, mais ce n'est pas à dire que toutes les morues, grosses ou petites, seront comptées dans le mille ; l'armateur stipule un minimum de poids du mille 30,35, voire, même 40 quintaux (le quintal de 55 kilos) et si ce minimum n'est pas atteint on procède à une réduction. Voilà donc une complication qui, dans la pratique, soulève de la part des marins des réclamations ; il est certain que 40 quintaux au mille donnent 2 k. 200 comme poids moyen d'une morue et ceci est exagéré puisque le poids moyen d'un poisson pris sur les bancs, est de 1 k. 800 environ.

L'engagement au mille avec avances à valoir laisse trop d'aléa ; en cas de mauvaise pêche le marin voit réduire à rien son salaire. Aussi ce type, essayé au cours des dernières années qui ont été médiocres, n'a pas réussi; on lui a préféré l'engagement au mille avec avances perdues.

Projet d'engagement au quintal.— Ce nouveau mode d'engagement préconisé par M. Lecointe en décembre 1903 est très intéressant; voici en quoi il consiste :

Le quintal de morues (55 k.) étant l'étalon usité pour la vente et la livraison de la pêche, on le conserve comme base pour le règlement du salaire du pêcheur.

Chaque marin est payé tant par quintal pêché par lui.

M. Lecointe demandait 4 fr. 75 comme prix minimum du quintal. Mais la question délicate est de savoir le nombre de quintaux revenant à chaque homme : on ne peut, en effet, procéder à une pesée du poisson quand on le débarque des doris.

En somme, l'opération se fait facilement :

Les pêcheurs rapportant leurs morues les comptent en rentrant à bord, ils notent chaque jour le chiffre obtenu ; à la fin de la campagne cela donne pour l'équipage un total en nombre qui représente un poids déterminé ; ce poids de tant de quintaux de morue vendue est constaté officiellement lors de la livraison à quai. Dès lors, avec les deux termes de cette proportion et connaissant le nombre de poissons revenant à chaque doris, il est facile de savoir le poids payable à chacun. Ce système a sur l'engagement au mille de notables avantages ; la grosseur de la morue est variable de telle année à la suivante, d'un lieu de pêche à un autre, du début de la saison à la fin ; en stipulant à l'avance un rendement minimum on spécule sur l'arbitraire. La morue est-elle petite, les pêcheurs peuvent prendre beaucoup de mille et l'armateur vendant proportionnellement peu de quintaux subit un préjudice; si, au contraire, l'année fournit de la grosse morue, l'armateur réalisera beaucoup de quintaux tandis que les pêcheurs ayant peu de mille seront lésés. Le paiement au quintal de morue vendue supprime toutes ces

difficultés et la base de sa répartition est équitable puisque, l'équipage ayant opéré simultanément et sur les mêmes lieux de pêche, les différents doris ont dû prendre sensiblement la même proportion de morues grosses, moyennes, petites.

Après cette étude comparative des différentes sortes d'engagement, il nous est permis de tirer des conclusions et d'exprimer notre opinion.

L'engagement à la tâche est, croyons-nous, le meilleur tant pour le marin que pour l'armateur. Il incite suffisamment le pêcheur au travail et ne lui crée pas cette situation délicate d'associé qui n'est pas toujours à son profit ; quant à l'armement, il ne paie que d'après la pêche rapportée.

Suivant nous, le gain du marin devrait se diviser ainsi : 1° un salaire fixe constitué par 400 francs environ d'avances perdues, ce minimum étant considéré comme nécessaire au marin pour se gréer et à la famille pour parer aux premiers besoins ; 2° un salaire variable à la tâche, alloué en partant de ce principe que tout travail doit être rémunéré, ce qui suppose non seulement tant par quantité de poisson pêché, mais encore tant pour porter ou rapporter du fret, tant pour aller chercher du sel à Saint-Pierre ou au Canada. Et pour que la participation du marin aux bénéfices fût complète, il faudrait encore dans son paiement tenir compte du prix de vente du poisson, de façon que l'armateur ne soit pas seul à profiter des cours élevés quand la morue

est peu abondante. Il serait désirable que l'armement établisse à l'avance dans la charte-partie une proportion entre le prix du quintal payable au pêcheur et le prix de vente dudit quintal, par exemple :

Le quintal vendu	de 15 fr. à 20 fr.	sera payé	4 fr. 75
	de 20 fr. à 25 fr.	—	5 fr.
	de 25 fr. à 30 fr.	—	5 fr. 25
	au-dessus de 30 fr.	—	5 fr. 50

Et en citant ces chiffres nous n'entendons pas leur donner une valeur absolue ; de telles conditions ne peuvent être introduites que d'un commun accord entre les contractants. Les marins doivent surtout compter sur eux-mêmes pour faire prévaloir le mode de salaire que l'expérience leur aura démontré le plus équitable ; et le principe du salaire à la tâche étant admis, le taux par quintal restera à discuter avec l'armateur.

Enfin pour faciliter le contrôle des opérations on devrait répandre la pratique du carnet de pêche sur lequel le patron de doris porterait le résultat de chaque journée. Le carnet de pêche n'est pas une innovation ; il existe depuis longtemps et quelques engagés au mille le tiennent scrupuleusement, ce qui leur permet de vérifier approximativement le calcul de leur dû au jour du règlement. Mais nous reconnaissons que dans la généralisation de cette mesure on se heurte à l'ignorance d'un grand nombre de pêcheurs.

On pourrait encore appliquer à la pêche de la morue la mesure prise à l'égard des navires cachalotiers par

les articles 4 et 5 de l'ordonnance du 10 août 1841, en rendant obligatoire pour le capitaine la tenue d'un journal de pêche. On atteindrait ainsi un double but : les hommes y trouveraient un compte correspondant au leur, et les fraudes envers l'État, si nombreuses pour l'obtention des primes, seraient rendues presque impossibles. La pêche de la morue étant une industrie subventionnée par l'État, le gouvernement a le droit de la réglementer même dans ses détails ; l'armateur qui voudrait se soutraire à cette réglementation pourrait être privé de l'appui du gouvernement et, par conséquent, des primes sans lesquelles la grande pêche n'est pas assez rémunératrice pour les Français.

Section IV. — *Conditions d'engagement du capitaine et du patron de pêche.*

Les conditions d'engagement du capitaine portées au rôle d'équipage sont seules connues de l'Administration et la perception des droits pour la Caisse des Invalides et la Caisse de Prévoyance se fait sur le salaire établi d'après ces conditions. Elles semblent avantageuses puisqu'elles consistent par exemple dans l'engagement à la part en: trois parts, 6 0 0 sur le montant brut de la vente et quelquefois des gratifications par mille de morues sur le total, le tout à prélever sur le lot revenant à l'équipage.

Cependant ces conditions ne sont que fictives et le

capitaine est payé d'après un arrangement spécial avec l'armateur, tant par quintal ou tant sur le prix de vente. C'est ainsi qu'un capitaine, qui d'après les stipulations du rôle gagne 3.000 ou 4.000 francs, arrive à se faire dans les bonnes années 10.000 et 12.000 francs; la différence échappe donc aux retenues.

Si le capitaine n'est que porteur, ses conditions d'après le rôle sont bien réelles : mais en ce cas ce sont les conditions d'engagement du patron de pêche ou du subrécargue qui restent fictives.

Avec un pareil système le capitaine ou le patron de pêche se trouve avoir à ménager des intérêts particuliers, distincts de ceux de l'équipage ; dès lors il n'est guère disposé en faveur des marins et incline plutôt du côté de l'armateur puisqu'il doit en retirer un plus grand bénéfice. D'ailleurs, un capitaine avisé fait ses affaires en spéculant et sur l'équipage et sur l'armateur.

Il est donc juste de critiquer ces arrangements, il vaudrait mieux une situation plus nette : ou bien le capitaine considéré comme représentant de l'armateur et alors payé exclusivement par lui sans contribution de l'équipage; ou bien le capitaine considéré seulement comme principal de l'équipage et en raison de cela rémunéré suivant des conditions toutes portées au rôle : alors le capitaine prendrait volontiers la défense des intérêts de l'équipage entier.

CHAPITRE VI

Des chartes-parties.

Valin écrit sans son *Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine*, tome I, page 617 : « Charte-partie est un « terme qu'on a adopté particulièrement à la marine « pour désigner le contrat de louage d'un navire, quoi-« que anciennement ce fût un terme commun à tous « les contrats non translatifs de propriété dont il était « fait écriture. Comme on ne délivrait point alors d'ex-« péditions de ces actes aux parties à raison du peu « de durée des engagements qu'elles y contractaient, « l'usage était d'en couper les originaux en long du « haut en bas et de les remettre aux parties qui gar-« daient chacune leur moitié ; et quand il s'agissait de « vérifier si la convention avait été fidèlement exécu-« tée, on rassemblait les deux moitiés pour en juger. »

L'expression « charte-partie » est encore communément employée dans nos ports pour désigner l'acte écrit contenant les clauses générales du contrat d'engagement des marins ; c'est à l'examen de ces chartes-parties que nous allons maintenant nous consacrer.

Les chartes sont différentes suivant le mode d'engagement adopté ; d'ailleurs chaque armateur rédige sa charte comme il l'entend. Il en résulte que ces actes sont extrêmement touffus : les dispositions juxtaposées sans aucun ordre traitent en un même article de sujets complètement différents. Ils sont habituellement imprimés suivant le modèle fourni par l'armateur, ce qui n'empêche pas les additions manuscrites, les ratures d'interprétation délicate qui réservent parfois aux marins de désagréables surprises. La charte est signée par l'armateur ; elle doit être soumise à l'administrateur de l'Inscription maritime qui la revêt de son visa. D'ordinaire les marins ne la signent pas ; ils sont présumés en avoir accepté les clauses lors de la lecture et de l'explication qui leur ont été faites au bureau de l'administration.

Nous croyons qu'il est utile d'étudier de près une charte-partie ; on jugera ainsi combien les actes de ce genre pèchent au point de vue de la forme, étant rédigés sans plan et dans un style que les marins dépourvus même d'une instruction primaire ne peuvent comprendre ; et en même temps, comme nous choisirons la charte de l'engagement au cinquième la plus usitée à Saint-Malo, on se rendra mieux compte des vices de l'engagement à la part, des difficultés d'une société entre armateur et équipage.

La charte du cinquième nous semble la plus intéressante pour deux raisons : Premièrement elle tend à

se répandre par suite de l'importance croissante de l'engagement au cinquième; secondement elle présente une réelle supériorité par rapport aux autres. Élaborée par le Syndicat des armateurs de Saint-Malo, cette charte est jugée avec raison comme une des plus avantageuses pour les pêcheurs.

Cependant nous verrons combien elle est encore critiquable ; « c'est une bouteille à l'encre » nous disait l'un des représentants de la ville de Cancale très dévoué à la cause des marins. Nous constaterons que cette parole n'a rien d'exagéré.

Étude critique d'une charte au cinquième
Port de Saint-Malo.

Conditions d'engagement pour la campagne de pêche 1906

Armement au cinquième.

« Les marins désignés au projet de rôle ci-joint dé-
« clarent s'être volontairement engagés à faire, pen-
« dant la saison de pêche mil neuf cent six, la pêche à
« la morue sur les bancs de Terre-Neuve ainsi que la
« pêche de la boëtte, s'il est nécessaire, à tels lieux
« qui leur seront désignés et aux conditions suivantes,
« qui annulent toutes conventions particulières con-
« traires : »

Ce préambule indique les obligations des marins, mais pas celles des armateurs. Un seul modèle d'enga-

gement, le suivant, est conçu en termes plus logiques puisqu'il s'agit d'une société dans laquelle tous les associés doivent avoir des droits et des devoirs corrélatifs :

« Entre nous, soussignés, armateur du navire....
« armé pour aller au banc de Terre-Neuve et tous
« autres endroits environnants pour y faire la pèche
« de la morue en 1906 d'une part, et les marins dési-
« gnés nominativement au projet de rôle dudit navire
« d'autre part, il a été convenu ce qui suit, savoir : »

De plus, cette disposition finale « qui annulent toutes conventions particulières contraires » passe inaperçue et peut cependant avoir pour les marins les plus fâcheuses conséquences. En effet, les marins se sont individuellement engagés à des conditions particulières déterminées, mais cela sans connaître les clauses de la charte-partie. En cas de contradiction, c'est la charte qui l'emporte ; il y a là quelque chose d'illogique, les conditions générales de la charte-partie ne devraient être applicables que sauf conditions particulières contraires portées au rôle d'équipage.

« Article premier. — Les engagés, lorsqu'ils en sont requis par leurs officiers, s'obligent à travailler à bord dudit navire pour en accélérer l'armement, et, dans ce cas, leurs journées seront payées au prix courant du port. »

Cette clause n'existe que dans un certain nombre de chartes ; elle est absolument rationnelle.

C'est un avantage fait à l'équipage que de l'employer aux travaux d'armement au prix courant du port ; il gagne ainsi un peu d'argent et s'assure par lui-même que la mâture, la voilure, bref l'armement en général est en bon état.

En fait, cette disposition est peu appliquée ; les marins qui embarquent à la grande pêche habitant en majorité d'autres localités ne viennent à bord qu'au moment de la sortie du port.

Les travaux d'armement sont donc faits en général par des ouvriers autres que les engagés ; le plus souvent même le capitaine n'est pas présent au moment de l'armement du navire, il n'en suit pas les travaux laissant tout le soin au capitaine d'armement. On ne saurait, à notre avis, trop déplorer cette façon d'agir, qui ne met le navire entre les mains de son capitaine qu'au moment où il est trop tard pour remédier aux fautes commises.

« Art. 2. — La revue passée et les avances payées, les engagés se tiendront prêts à partir le jour fixé par l'armateur et seront tenus de s'embarquer, au premier signal qui leur sera fait, à bord du navire pour le haler et le mettre dehors ; faute de quoi, les armateurs seront libres de prendre des hommes de corvée qui seront payés sur les lots de ceux qui ne se trouveront pas à bord au moment indiqué. Ceux qui auront manqué le navire seront passibles du prix de leur passage, alors

même que ce passage aurait lieu sur un des navires de la maison. »

C'est justice que les hommes, qui, après s'être engagés à haler le navire et le mettre dehors, se soustraient à cette obligation, paient les hommes de corvée qui ont fait cette besogne à leur place. De même, on ne doit pas s'étonner que le prix du passage de ceux qui ont manqué le départ reste à leur charge, quand même ce passage aurait lieu sur un autre navire de la maison. L'engagé cause un préjudice à l'armement quand il ne part pas sur le navire au rôle duquel il figure ; ce serait tendre encore à aggraver ce dommage que de demander que la maison ne soit pas indemnisée quand elle transporte l'homme à destination sur un autre de ses navires. Dans beaucoup de chartes l'armateur stipule aussi une pénalité pécuniaire à la charge de l'engagé qui ne se trouve pas à bord au moment de la sortie du port ou retarde le départ. On doit reconnaître que les marins s'arrêtent trop souvent dans les cabarets ; cela est très fâcheux, car le navire doit profiter de la marée et des vents pour sortir. L'armateur a donc raison quand il menace l'engagé retardataire d'une retenue sur ses salaires.

« Art. 3. — Les engagés, sans qu'il soit besoin de quittance, seront réputés avoir reçu leurs avances et autres sommes payables avant le départ aussitôt qu'ils auront passé la revue de M. le commissaire de l'Ins-

cription maritime. Ceux que le commissaire retiendrait pour cause de service, et ceux que l'armateur refuserait lors de la revue pour cause de maladie, blessures, infirmités ou dont la mauvaise conduite serait notoirement établie, devront rembourser toutes les sommes qu'ils auraient reçues, sans pouvoir prétendre à aucune indemnité. Tout engagé n'ayant pas droit à la prime sera tenu d'en indemniser l'armateur sur ses avances. »

L'administrateur s'assure en interrogeant les intéressés qu'ils ont bien reçu les avances et autres sommes payables avant le départ, il n'y a donc pas lieu de dresser une quittance.

En ce qui concerne les hommes que l'armateur refusera pour cause de maladie, blessures ou infirmités, il serait sans doute équitable que leur non acceptation ne fût pas uniquement motivée par le bon plaisir de l'armateur, au moins pour ceux, et c'est le cas général, qui sont porteurs d'un engagement préalable conclu par le capitaine.

Il y aurait lieu, à notre avis, d'exiger l'intervention d'un médecin et l'administrateur sur le vu du certificat de celui-ci jugerait si le marin ne peut être embarqué ; la visite ayant lieu sur la demande de l'armement resterait à ses frais.

En ce qui concerne la prime d'armement, 50 francs par homme d'équipage pour pêche avec sécherie et 30 francs par homme pour pêche sans sécherie, il est normal que l'engagé n'y ayant pas droit en indemnise

l'armateur. N'ont pas droit à la prime les engagés de plus de 22 ans qui ne sont pas inscrits définitifs ; les inscrits provisoires au-dessous de cet âge reçoivent la prime.

« Art. 4. — Le navire est armé pour aller faire la pêche sur les bancs et banquereaux. Toutefois, son équipage s'oblige, en partant de Saint-Malo, à porter sans indemnité pour fret, à Saint-Pierre et Miquelon, les passagers et les marchandises qui leur seront confiés par l'armateur. Ces marchandises seront débarquées par eux et mises à terre suivant les instructions qui auront été données au capitaine par l'armateur. »

Le premier alinéa de cet article ne fait qu'indiquer le but de l'armement et il serait plus utilement placé en tête de la charte-partie.

Quant au deuxième alinéa, il fait naître l'obligation à la charge de l'équipage de porter sans indemnité à Saint-Pierre les passagers et marchandises qui lui seront confiés par l'armateur. La convention faisant la loi des parties, cette clause peut certainement figurer dans la charte ; cependant il faut considérer dans le cas qui nous occupe l'armement au cinquième comme une société et l'on ne voit pas pourquoi un des profits de l'expédition se trouve exclus de l'actif de la société et est réservé à l'armateur.

Le transport de passagers est une gène pour l'équipage, le transport de marchandises l'oblige à en prendre soin pendant le voyage et lui donne un surcroît de

travail au débarquement : l'équipage n'est aucunement rémunéré de tout cela.

« Art. 5. — En cas de pénurie de sel à Saint-Pierre, les engagés devront aller chercher leur sel à la côte anglaise, de même que pour la boëtte. Les engagés s'obligent à faire la pêche sur quelque point de la côte de Terre-Neuve qui leur sera désigné par lesdits armateurs et chaque fois qu'ils le jugeront convenable, ainsi que sur les bancs. Les frais de cette opération seront supportés par les cinq cinquièmes. Comme par le passé, les armateurs auront la faculté, le cas échéant, d'acheter de qui que ce soit la boëtte qui pourrait être nécessaire, à telles époques et conditions qu'ils jugeront opportunes.

L'équipage en paiera le cinquième, et, s'il est fourni des filets ou autres engins pour la pêche de la boëtte, leur coût sera compté comme coût d'achat d'appât. Le cinquième à l'équipage ne participera dans aucune perte, sauf dans celles des chaînes, câbles et ancres, constatées par rapport du capitaine. »

Voici un article bien complexe qui parle successivement du sel, de la boëtte et des frais généraux.

L'armateur doit approvisionner le navire en sel avant son départ, car le sel rentre dans les dépenses de l'armement.

La quantité de sel emportée par chaque navire varie:

200,250, même 300 tonneaux. Il peut arriver que le sel vienne à faire défaut pour l'une des deux raisons suivantes : on n'en a pas embarqué une quantité suffisante, ou bien les résultats de la pêche ont dépassé les prévisions. Dans le premier cas, il y a négligence de l'armateur et il est regrettable que l'équipage en souffre, car, si le navire est obligé d'aller à Saint-Pierre ou à la côte anglaise, pendant ce temps la pêche est suspendue. Dans le second cas, l'inconvénient est moins grave : l'équipage est dédommagé par les résultats très satisfaisants de la pêche et on ne peut rien reprocher à l'armateur.

D'autres chartes stipulent que le sel pris à Saint-Pierre ou à la côte anglaise sera compris parmi les frais généraux, donc restera pour un cinquième à la charge de l'équipage, ainsi : « Le sel qui sera pris à Saint-« Pierre pour les besoins du navire sera payé par les « cinq cinquièmes au prix de 35 francs du tonneau « pour tenir compte du fret. » Saint-Malo, 1906.

Ou même : « Le sel qui sera pris à Saint-Pierre pour « les besoins du navire sera payé par les cinq cinquiè-« mes au prix de 55 francs du tonneau pour tenir « compte du fret. » Granville, 1906.

Ici l'armateur compte 55 francs le tonneau de sel à l'équipage alors qu'il le paie en moyenne 35 francs ; il réalise donc un bénéfice absolument abusif.

Les dispositions suivantes de l'article 5 stipulent que l'achat de la boëtte, des filets et engins pour la pêcher

rentre dans les frais généraux. Cela est très normal et existe dans toutes les chartes-parties.

La dernière phrase de cet article 5 est relative aux avaries communes dont l'équipage doit payer les frais proportionnellement à sa part. Cette nouvelle rédaction est un progrès, l'équipage ne contribue qu'à la perte des chaînes, câbles et ancres. L'armement tient à cette réserve et peut-être à juste titre : il serait, paraît-il, souvent difficile de faire lever l'équipage pour effectuer une manœuvre de mouillage si les hommes n'étaient pas intéressés pécuniairement à la conservation du matériel affecté à ce genre d'opération, matériel très coûteux pour l'armement.

« Art. 6. — Le navire, après avoir été expédié sur les lieux de pêche, fera son retour à Saint-Pierre, où, suivant l'ordre de l'armateur, il gardera à bord ou débarquera sa première pêche pour la livrer au représentant de l'armateur. La livraison ne sera parfaite que quand l'allège de morue aura été amarrée à destination ou quand les morues auront été transbordées à bord d'un autre navire.

« Si la première pêche n'est pas débarquée ou si elle ne l'est qu'en partie, l'estimation de ce qu'il y aura à bord du navire sera donnée par le capitaine à la date du 25 juin.

« Débarquée ou non, il est d'ores et déjà convenu qu'elle sera payée à l'équipage à raison de 10 francs

les 55 kilogrammes, suivant les usages de la place. »

La première pèche est la pèche faite depuis le début de la campagne ; mais dans la plupart des chartes la date à laquelle elle prend fin n'était pas fixée absolument. Le 2e alinéa de l'article 6 fixe cette date au 25 juin : cette stipulation a son importance puisque toute la morue pèchée jusqu'à ce jour entrera en compte, d'après la présente charte, pour un prix convenu et non pour son prix réel de vente.

Cette dernière clause provoque les réflexions suivantes : en décidant à l'avance que la morue provenant de la première pèche sera payée un prix convenu, on en arrive à ce résultat que dans la société constituée par l'armement et l'équipage, tous les associés ne sont pas traités de la même façon.

En effet, pour cette première partie de la pêche les chances de gain de l'équipage ne sont pas identiques à celles de l'armement ; le gain éventuel des pècheurs ne peut résulter que de la quantité de morue pèchée, tandis que le gain éventuel de l'armateur provient tant de la quantité pèchée que du prix réel de vente. Il serait logique pour ces raisons que la première pêche fût prise en compte pour sa valeur réelle.

En l'espèce, le prix fixé est de 10 francs ; ce prix raisonnable il y a quelques années quand la pèche était abondante ne l'est plus maintenant, le prix moyen de la morue à Saint-Pierre étant 25 francs. Enfin quant à l'estimation par le capitaine du montant de cette première

pêche, elle n'est pas toujours scrupuleusement faite, si l'on en croit les réclamations sans cesse élevées par les marins.

« Art. 7. — L'armateur se réserve le droit de faire débarquer les autres pêches à Saint-Pierre et Miquelon; mais, dans ce cas, leur livraison en serait faite au prix courant moyen de la colonie.

« S'il est donné ordre au capitaine de relever des bancs ou de Saint Pierre pour porter en France les produits de ses dernières pêches, l'équipage sera réglé de son cinquième sur le prix net obtenu en France. »

La teneur de cet article semble dénoter un désir de complication. Pourquoi faire entrer en compte au prix moyen de la colonie la morue débarquée à Saint-Pierre et au prix net obtenu en France celle qui y est rapportée? Pourquoi ce mode de calcul différent au lieu d'une stipulation uniforme?

« Art. 8. — De retour de la pêche, lorsque le navire sera arrivé dans un port de France, l'armateur pourra, dans l'intérêt de la vente, lui donner telle destination qu'il jugera convenable et mettre sa cargaison en magasin ou en sécherie. Dans ce cas, l'armateur se réserve le droit de débarquer une partie de l'équipage. Quant à ceux qui resteront à bord, si un tiers des hommes a été débarqué, ils seront payés au mois, selon les prix

suivants : le capitaine, 150 francs ; le second, 80 francs ; le maître d'équipage, 60 francs ; les matelots, 50 francs ; les novices 30 francs, et le mousse, 20 francs.

« Leurs gages seront prélevés sur le cinquième jusqu'au complet déchargement de la morue.

« Si le navire faisait un fret de retour, soit du port de débarquement au port de désarmement, soit qu'il relevât pour aller en chercher un à l'étranger, les gages de l'équipage seraient entièrement au compte de l'armateur. S'il ne faisait pas de fret de retour, les gages continueraient d'être à la charge du cinquième.

« Dans le cas de retour des bancs à Saint-Pierre, si l'armateur congédiait une partie de l'équipage, les frais de conduite seraient à la charge de l'armateur ; et, à partir du moment où le navire serait arrivé en France à destination ou dans un port d'Europe, les hommes restant à bord passeraient au mois dans les conditions ci-dessus. »

L'armateur considéré comme gérant de la société a le droit de prendre toutes dispositions utiles dans l'intérêt de la dite société ; il pourra donc expédier la morue vers le marché le plus avantageux, il pourra aussi diminuer les frais en débarquant la partie de l'équipage jugée inutile. Il est naturel que ces hommes débarqués dont le travail est fait par les camarades restant à bord supportent leur part des frais de déchargement : les gages des marins devraient donc être prélevés sur les cinq cinquièmes et non exclusivement sur

le cinquième de l'équipage ; il y a encore là pour lui une charge sans équivalent pour l'armateur.

Une charte beaucoup plus raisonnable à ce point de vue stipule : « Sont considérés comme avaries communes.............. les gages et vivres consommés depuis la mise du navire au cabotage jusqu'au complet déchargement des produits de pêche. »

L'alinéa 4 de l'article 8 met les frais de conduite à la charge de l'armateur dans le cas de congédiement d'une partie de l'équipage à Saint-Pierre.

L'expression « conduite » est ici mal employée ; il s'agit d'un rapatriement qui est obligatoire pour l'armateur. Nous examinerons ultérieurement la question si importante du rapatriement et de la conduite dans un chapitre spécial.

« Art. 9. — A Saint-Pierre, les armateurs auront le droit de faire charger à bord, par l'équipage, telle quantité de morues et ou autres marchandises qu'il leur conviendra pour compléter le chargement, sans indemnité. »

On peut faire la même observation que pour l'article 4 : Pourquoi l'un des associés, l'équipage, ne bénéfice-t-il pas du transport d'un fret au retour de Saint-Pierre alors que le transport l'oblige à prendre soin des marchandises pendant le trajet, à travailler à leur embarquement et débarquement ?

« Art. 10. — La morue devra être tranchée au plat et

salée comme pour France, lavée et énoctée ; celle qui ne remplira pas ces conditions sera mise au rebut et payée moitié prix. En cas de contestation entre les armateurs et les engagés sur la qualité de la morue livrée à Saint-Pierre, il en sera référé à des experts qui prononceront en dernier ressort. »

Cet article prévoit des contestations entre armateurs et engagés sur la qualité de la morue livrée à Saint-Pierre. Mais des contestations pourraient s'élever et s'élèvent en fait sur la qualité de la morue livrée en France. Pourquoi ne pas s'en rapporter aussi dans ce deuxième cas à la décision d'arbitres ?

« Art. 11. — Tout homme qui ne remplira pas l'emploi pour lequel il aura été engagé, perdra de droit ses gratifications, qui seront attribuées à celui qui aura fait le service à sa place. »

Aucune observation à faire à cette stipulation très juste.

« Art. 12. — Tout engagé qui, par suite de maladie contractée avant l'embarquement, serait dans l'impossibilité de travailler à bord, sera tenu de rembourser ses avances et deniers à Dieu ; si, de ce fait, il était dû des journées d'hôpital et autres frais, le montant de ces frais serait dû par lui et déduit de la part pouvant revenir à l'engagé. »

On ne voit pas bien la raison d'être de cet article 12.

En effet, si l'homme est tombé malade avant la revue, l'article 3 cité plus haut donne à l'armateur les moyens de se libérer de toute obligation à l'égard de l'engagé ; et si, au contraire, la maladie est survenue après la revue, l'article 262 du Code de commerce fait naître à la charge de l'armement l'obligation, à laquelle il ne peut se soustraire, de payer les loyers et de traiter le matelot tombé malade ou blessé au service du navire.

« Art. 13. — Pour le règlement en fin de campagne et afin d'arriver à un partage équitable de la part de pêche revenant à l'équipage, il sera, pour chacun des engagés au mille avec avances perdues, porté au rôle des conditions fictives qui serviront seulement au partage du cinquième de l'équipage et au calcul des mille de morues qui devront être payés sur la totalité de la pêche. Ces conditions sont : une part et 25 francs du mille pris dans son doris pour les patrons ; une part et 20 francs du mille pris dans son doris pour les avants. »

L'article 13 concerne une opération qui a pour but de partager d'une manière équitable le cinquième de l'équipage, lorsque sur un même navire il y a des engagés à la part et des engagés au mille. En ce cas les engagés au mille sont payés par l'armateur sur un compte spécial ; mais à leur nom sont en même temps portées au compte du cinquième des conditions fictives qui ne servent qu'au calcul des parts. Il est utile

que les conditions attribuées fictivement aux engagés au mille soient insérées au rôle, car les autres engagés doivent les connaître, leur part devant en être diminuée d'autant.

« Art. 14. — Le cinquième revenant à l'équipage sera divisé en autant de lots qu'il en sera porté au rôle d'équipage. Si le lot était négatif, l'excédent de charges incombant au cinquième serait repris sur les mille, au prorata des lots attribués.

« Les gratifications, commissions et mille de morues accordées à l'équipage seront supportées par le cinquième. La morue sera comptée à 30 quintaux le mille, et il ne pourra être porté au rôle, comme conditions particulières du capitaine, que trois parts et une somme de 6 0/0 sur le montant des produits de pêche. Ceux des engagés que le capitaine se réserve le droit de désigner pour faire la pêche des coucous seront réglés pour les mille sur les trois plus riches doris. L'équipage devra pêcher l'appât sans rétribution. »

Cet article est relatif à l'établissement du compte de pêche. Le premier alinéa vise le cas de lot négatif, cas trop fréquent malheureusement ; le produit net de la pêche diminué du montant des gratifications donne lieu à un déficit, donc réduction au prorata des gratifications accordées. Il faut bien remarquer que le cinquième seul, c'est-à-dire la part de l'équipage supporte les gratifications, commissions et mille de morues. Ces récom-

penses destinées à stimuler le zèle des engagés et par suite à accroître le bénéfice de la société formée par l'armement et l'équipage devraient être normalement prélevées sur l'actif social entier. Et comme elles ne pèsent que sur le cinquième de l'équipage, elles constituent un trompe-l'œil pour le marin et deviennent des salaires à la tâche réduits à un taux très bas.

En spécifiant que la morue sera comptée à 30 quintaux le mille on fixe un minimum de poids. Le quintal de morues étant 55 kilos cela fait 1.650 kilos. le poids du mille et 1 k. 650 le poids moyen d'une morue. Si ce poids n'est pas atteint, on procédera à une réduction en tenant compte du poids et non plus du nombre.

L'article 14 fixe le maximum des avantages particuliers consentis au capitaine : trois parts et 6 0/0 sur le montant des produits de pêche. Ces conditions sont encore très onéreuses pour l'équipage, car le capitaine est avant tout l'agent de l'armateur; la fixation de ce maximum constitue néanmoins une garantie.

Enfin pour encourager la pêche de la boëtte il est décidé, dans le dernier alinéa de l'article 14, que les gratifications seront accordées aux doris « coucoutiers » d'après la pêche des trois plus riches doris.

« Art. 15. — Dans le cas où, par suite de maladies, de décès, de disparitions en mer ou d'autres circonstances, l'effectif de l'équipage se trouvera réduit, l'armateur se réserve le droit de le reconstituer ou de

l'augmenter sans avoir besoin de l'assentiment de l'équipage, mais ces dépenses seront supportées par les cinq cinquièmes ».

Que l'armateur se réserve de reconstituer l'équipage réduit par suite de maladies, décès, disparitions et autres circonstances et cela sans l'assentiment dudit équipage, il n'y a rien à dire puisque nous avons considéré l'armateur comme gérant de la société; mais qu'il puisse augmenter l'équipage de sa propre autorité et sans contrôle cela semble exagéré, bien que les dépenses doivent être supportées par les cinq cinquièmes.

« Art. 16. — Dans le cas où une ou plusieurs pêches seraient vendues aux armateurs, et qu'avant la livraison en France, celle-ci deviendrait en guerre avec une puissance maritime, le marché serait résilié de plein droit et l'équipage courrait le risque de son cinquième. »

Pourquoi encore ici un privilège pour l'armateur au détriment de l'équipage? La résiliation de plein droit en cas de guerre maritime des ventes faites aux armateurs ne s'explique pas rationnellement. Pourquoi les armateurs ne seraient-ils pas considérés comme des acheteurs quelconques, ils n'ont pas traité en l'espèce avec la qualité d'associés de l'équipage ? Un acheteur peut dans un contrat de vente stipuler telles conditions qu'il juge convenables,mais une stipulation de ce genre n'est pas à sa place dans la charte-partie. En tous cas s'il y avait perte, le cinquième de l'équipage ne devrait

pas être seul compromis mais bien tout l'actif social.

« Art. 17. — Si, par suite d'événements politiques quelconques ou par suite de cas fortuits ou de force majeure, cas d'innavigabilité du navire ou autre, le voyage qui fait l'objet du présent acte ne pouvait être entrepris, les engagés n'auraient droit à aucune indemnité et seraient dans l'obligation de restituer les sommes qu'ils auraient pu recevoir à quelque titre que ce soit, dérogeant formellemeut à cet égard à toutes lois et règlements contraires. »

On reste un peu étonné après lecture de cet article: les rédacteurs déclarent sans hésitation qu'il sera dérogé à toutes lois et règlements contraires. On s'étonne également que depuis de longues années sans doute l'administration ait laissé une telle phrase figurer dans un contrat soumis à sa sanction. Il serait urgent de modifier ainsi cette fin de l'article : « tant que ladite clause ne sera pas en contradiction avec les lois et règlements en vigueur. »

« Art. 18. — Si, avant le voyage ou dans le cours du voyage, le navire se trouvait éveux ou faisait naufrage, les engagés seraient tenus de s'embarquer ensemble ou séparément sur tel navire qui leur sera indiqué, pour le cas où l'armateur jugerait convenable de continuer la campagne, sans que pour cela il leur soit dû d'autres salaires. Cependant, s'ils avaient perdu

leurs effets dans le naufrage, il leur en serait dû de nouveaux, remboursables, toutefois, sur leur retour de pêche. Les marins qui, dans le cours de la campagne, se trouveraient, par suite de s'être égarés sur le banc, rapatriés à Saint-Pierre, devront s'embarquer à la volonté du gérant ou représentant des armateurs sur telle goélette on navire qui leur sera indiqué, afin de rejoindre leur navire si possible. Ils devront alors aider l'équipage à pêcher jusqu'à ce qu'ils aient retrouvé leur bâtiment; les gratifications par mille leur seront accordées sur les quantités qu'ils auront pêchées. Si l'armateur jugeait préférable de les garder à terre en attendant le retour de leur navire dans la colonie, ils seront tenus de travailler dans l'intérêt de l'armement suivant les ordres qui leur seront donnés par l'armateur ou son fondé de pouvoirs. En cas de refus, ils auront à supporter sur leurs salaires une retenue en faveur de l'armement de 5 francs par jour. Il en sera de même, après la guérison, pour l'engagé laissé provisoirement à terre pour cause de maladie. »

Pas d'observations, sinon pour signaler qu'il serait peut-être utile d'expliquer ce que l'on entend par un navire « éveux ». Nous avons en vain cherché à nous renseigner sur le sens exact de cette expression.

« Art. 19. — Pendant tout le cours du voyage et dans un cas de relâche dans un port quelconque, même celui d'armement, les engagés feront sans indemnité

tous les travaux qui leur seront commandés dans l'intérêt de l'armement, jusqu'à la fin de la campagne au retour à Saint-Malo, où l'équipage devra amarrer le navire au poste de désarmement; il sera pris des gens de corvée aux frais de ceux qui ne se conformeront pas à cette condition. Tout homme qui sera puni aura de droit ses gratifications réduites,et dans un cas grave, pourra les perdre entièrement. »

En ce qui concerne la réduction ou la suppression complète des gratifications, il serait désirable qu'on précise à qui il appartient de prononcer cette pénalité. ce ne peut être à l'armateur, il serait en même temps juge et partie, les gratifications devant logiquement être prélevées sur les cinq cinquièmes ; il semble donc que dans ce cas la décision devrait être prise par l'administration. »

« Art. 20. — Aucun des engagés ne pourra, sans le consentement des armateurs, embarquer pour son compte, ou pour celui d'autrui, aucune marchandise ; et si, dans le cours du voyage, il se trouvait à bord des marchandises prohibées ou sujettes aux droits qui n'auraient pas être déclarées, les engagés seraient passibles des peines et amendes qui pourraient résulter de cette infraction. »

Il sera rationnel d'empêcher les engagés d'embarquer aucune marchandise pour leur compte ou celui d'autrui, lorsque, comme nous le signalions plus haut à

l'article 9,le fret fait par le navire tombera dans l'actif social. Jusque-là la défense faite à l'équipage, si elle se justifie par des considérations de police et de bon ordre, n'en constitue pas moins une inégalité de traitement entre les associés.

Enfin la phrase finale de l'article est à supprimer ; la disposition qu'elle contient, développée à l'article 71 du décret-loi disciplinaire et pénal du 25 mars 1852, modifié par la loi du 15 avril 1898,est d'ordre public.

« Art. 21. — Celui qui attentera à la cargaison, touchera aux vivres et aux provisions de pêche, ou qui excitera à la rébellion à bord ; celui qui désertera, sera non seulement privé de son lot et de ses gratifications, mais pourra être actionné en dommages et intérêts, et ce indépendamment des peines portées par la loi. »

La première phrase prévoit des délits qui rentrent dans l'énumération de l'article 60 du décret-loi de 1852.

En ce qui concerne les déserteurs la deuxième phrase est à supprimer car la répartition de leur solde a été prévue par l'article 69 du décret-loi modifié.

« Art. 22. — Les engagés sont tenus de se conformer aux ordres du capitaine comme étant donnés par l'armateur ou par son représentant. »

Cet article est également à supprimer, l'obéissance absolue de l'équipage aux ordres du capitaine étant d'ordre public.

« Art. 23. — L'armateur et les engagés, chacun en ce qui le concerne, observeront exactement toutes les conditions ci-dessus, et quant à celles non prévues, ainsi que pour terminer toutes contestations qui pourraient s'élever entre eux, ils se conformeront de part et d'autre aux lois, règlements et usages de Saint-Malo.

« Chaque engagé, quel que soit le genre de son engagement, sera soumis aux conditions qui précèdent. »

Voici une disposition finale bien imprécise. Outre les conditions ci-dessus on parle de conditions non prévues ; c'est encore une porte de sortie qui facilite les abus. Et qu'est-ce que les usages de Saint-Malo ? Ils n'ont jamais été rédigés par écrit et publiés ; en cas de contestation l'article ne diminuera pas l'embarras des parties.

Ne vaudrait-il pas mieux le corriger en soumettant les litiges à l'arbitrage ?

Enfin cette dernière phrase est encore faite pour annuler les conditions particulières en présence des conditions générales contraires. Nous avons dit dès le début que cela est inacceptable et constitue un piège pour les malheureux sans défiance.

Qu'on nous excuse d'avoir exposé avec tous ces détails la charte du cinquième qui, nous l'avons suffisamment démontré, peut être sérieusement critiquée. Au point de vue de la rédaction, elle n'est qu'un fouillis inextricable au milieu duquel l'Administration elle-même a peine à s'y reconnaître, étant donné qu'elle dispose de fort

peu de temps pour l'examiner. Faut-il s'étonner que les engagés s'y laissent prendre ? Le contraire serait surprenant. Ils n'ont jamais la charte en main et ce n'est pas à la lecture plus ou moins rapide de ces textes arides qu'ils peuvent en saisir la portée. Mais de plus on peut reprocher à ce document d'être dépourvu de toute logique : des dispositions d'ordre public y sont insérées inutilement, tandis que des dérogations aux textes obligatoires y figurent. Et partant de ce principe que l'engagement au cinquième a pour effet de constituer une société, on devrait tirer ces conséquences : droits égaux des associés à l'actif social, participation de chacun aux dépenses en proportion de sa part etc... Nous avons constaté combien de fois ces idées sont battues en brèche ; aussi peut-on qualifier le cinquième actuel de « société boiteuse ».

Et cependant le type de charte que nous avons étudié est un grand progrès comparé aux précédents ; il est pour cette raison préféré par les marins et on doit savoir gré au Syndicat des armateurs d'en avoir pris l'initiative.

La question urgente est donc la suivante :

Comment remédier à cet état de choses, comment réformer les chartes-parties ?

Plusieurs solutions se présentent à l'esprit. L'une, et c'est l'opinion d'un armateur malouin dont nous nous plaisons à citer les bonnes dispositions à l'égard des marins, consisterait à extraire des chartes toutes les

clauses passées en usage dans un port d'armement et à les codifier en les publiant : de cette façon les chartes elles-mêmes seraient beaucoup simplifiées. Malgré toute l'autorité qui s'attache à cette opinion nous ne l'adoptons pas car nous la jugeons incomplète. Les usages d'un port sont très changeants, plus encore à notre époque de transformation économique; les codifier serait vouloir s'immobiliser sur place. D'ailleurs à qui serait confiée cette codification? Nous doutons que les armateurs consentiraient à se mettre d'accord sur une rédaction uniforme.

Une autre solution très radicale serait d'imposer à l'armement au moyen d'une loi ou d'un règlement l'emploi d'une ou plusieurs chartes types dont il ne pourrait s'écarter; nous repoussons encore ce projet parce qu'il viole absolument la liberté du commerce et de l'industrie.

Voici ce que nous proposons : les chartes imprimées exclusivement par les soins de l'Administration en plusieurs modèles et suivant les desiderata des intéressés. On aurait ainsi une rédaction claire, les articles se succédant toujours dans un même ordre et chaque article étant consacré à tel sujet déterminé. Les chartes se ressemblant toutes au point de vue de la forme les marins auraient vite fait de les connaître, d'autant qu'ils pourraient s'en procurer des exemplaires aux bureaux de l'Administration. D'ailleurs les modèles imprimés que nous préconisons ne seraient pas des cadres rigides

dont il serait impossible de s'écarter : pour respecter la liberté des conventions nous admettons les ratures ou les additions manuscrites, mais celles-ci ne pourraient ètre faites que par l'administrateur, le jour de la revue et après accord des parties. De cette façon il y aurait moins de surprises pour les marins qui saisiraient mieux la portée des modifications alors seulement demandées.

Suivant nous il est presque naturel d'imposer aux armateurs l'adoption de modèles imprimés par l'Administration parce que les chartes-parties ne sont qu'annexes des rôles d'équipage, qui sont eux-mêmes des pièces administratives.

La réforme que nous proposons semble donc facilement réalisable et donnerait, croyons-nous, d'excellents résultats ; grâce à elle l'Administration procéderait à une véritable épuration des chartes-parties, à une simplification de ces textes embrouillés à plaisir, remplis de dispositions inutiles ou même contraires aux lois.

Pièce annexe. — **Texte d'une charte au tiers.**

(La charte ci-dessous est usitée à Saint-Malo pour l'engagement des équipages des goélettes de Saint-Pierre).

Port de. . . . .

Conditions d'engagement pour la campagne de pêche 190. . . . .

Goélette . . . .

Armateur M . . . .

Les marins désignés au projet de rôle ci-joint déclarent s'être volontairement engagés à faire pendant la saison de pêche, mil neuf cent. . . .la pêche à la morue sur les bancs et banquereaux de Terre-Neuve, ainsi que la pêche de la boëtte, s'il est nécessaire à tels lieux qu'il leur sera indiqué et aux conditions suivantes :

Article premier. — Il sera avancé à chaque engagé, après la revue passée par le commissaire de l'Inscrip-

tion maritime, à. . . . . . . .une somme d'argent qui devra figurer au rôle d'équipage de la goélette ; ces avances seront à valoir et remboursables sur les lots, gratifications et toutes autres sommes en fin de campagne ; il sera retenu en les versant 8 0/0 à titre d'intérêt et d'assurance comme il est d'usage (1), plus 3 0/0 pour les Invalides et 1 1/2 0/0 pour la Caisse de Prévoyance.

Les marins qui, par leur âge, ne donneront pas droit à la prime d'armement seront tenus d'en indemniser l'armateur. Cette somme leur sera retenue sur leurs avances.

Art. 2. — Les engagés devront se rendre à Saint-Pierre et Miquelon sous la conduite de leur patron et il est convenu qu'ils se tiendront prêts à s'embarquer à première réquisition, sur le navire qui leur sera désigné par l'armateur ; de même au retour, ils s'embar-

---

1. Les frais d'intérêt et d'assurance des avances faites aux pêcheurs restent d'ordinaire à la charge de l'armateur ; ce n'est qu'un petit dédommagement de la peine qu'ils ont pour conduire le navire jusqu'aux bancs. Les équipages destinés aux goélettes saint-pierraises sont déchargés de ce travail, puisqu'ils sont transportés comme passagers ; si ces derniers viennent à décéder en route par suite de maladie ou de naufrage, il y a perte sèche pour l'armateur.

Comme compensation de cette perte éventuelle l'armateur retient 8 0/0 qui représentent les frais d'assurance et d'intérêt de l'argent déboursé ou emprunté à un banquier.

queront sur le bâtiment qui leur sera indiqué ; ceux qui feraient défaut supporteront le prix de leur passage par un autre navire.

Art. 3. — Arrivés à Saint-Pierre et Miquelon, les engagés auront à se présenter devant le commissaire de l'Inscription maritime pour être inscrits au rôle de leur goélette.

Ils devront, tant sous les ordres de l'armateur que du patron, prendre les dispositions nécessaires pour mettre leur bâtiment à la mer et en faire l'armement en vue de l'opération de la pêche qui sera prolongée autant de temps et aussi longtemps qu'il plaira à l'armateur de l'ordonner, s'engageant à se conformer en tout et pour tout aux ordres de l'armateur ou du patron pour tous services ou intérêts du navire et de la pêche, sous peine de perdre leurs droits aux gratifications, sans préjudice des poursuites prévues par la loi pour désobéissance ou mauvaise volonté à bord.

Art. 4. — L'achat de la boëtte, attendu la part la plus forte qui lui incombe, se fera au choix et par les soins de l'armateur, à telles époques et conditions qu'il croira opportunes ; l'équipage paiera le tiers des débours que cet achat occasionnera.

L'équipage supportera en outre une commission de 3 0/0 sur le montant des produits de pêche, ainsi que les frais de remorquage à Saint-Pierre. S'il est fourni

des filets pour la pèche de la boëtte, leur coût sera compté comme prix d'achat d'appât, ainsi que sur les mannes à coucous et tous autres engins.

Art. 5. — L'équipage s'oblige par le présent à livrer sa part de pèche à l'armateur et il est entendu que cette part lui sera payée au prix moyen de la Colonie pour les morues de qualité loyale et marchande au quintal de 55 kilogrammes (1). Si le prix moyen était moins de 15 francs, le prix du mille pour les engagés au grand mille sera diminué proportionnellement.

La morue de rebut sera payée moitié du prix de celle de bonne qualité; les gratifications pour les mille seront réglées à raison de 40 quintaux les mille morues sans avoir égard aux provenances.

Pour être admise de qualité loyale et marchande, la morue devra être bien tranchée au plat, bien lavée, bien énoctée et convenablement salée, comme pour France.

Art. 6. — Les gratifications de toutes sortes seront prélevées sur la totalité de la pêche ; toutefois la part

---

1. Dans l'armement au cinquième il y a une première pêche prise en compte à un prix fixé d'avance, 10 francs le quintal, et une deuxième pêche évaluée à son prix de vente; dans l'armement au tiers la part de pèche de l'équipage est toujours payée au prix moyen dans la colonie et pour la pêche rapportée en France l'armateur accorde quelques francs de plus par quintal.

de l'armateur ne subira aucune réduction pour ce qui sera accordé hors lot aux avants de doris ni sur les deniers à Dieu et sur les frais d'engagement alloués au patron pour la formation de son équipage.

Art. 7. — L'équipage aura pour sa part le tiers des produits pêchés, déductions faites comme il est dit ci-dessus ; ce tiers sera partagé en autant de lots plus un qu'il en sera porté au rôle d'équipage (1).

Art. 8 — Aucun engagement n'est pris par l'armateur de limiter à un chiffre quelconque le nombre d'hommes devant composer l'équipage et il lui sera toujours facultatif de l'augmenter s'il le juge à propos dans l'intérêt de l'opération.

Art. 9. — Si par suite d'événements politiques à l'intérieur ou à l'extérieur, cas fortuit ou de force majeure, innavigabilité du bâtiment ou autres cas qui ne peuvent être prévus actuellement, le voyage qui fait l'objet du présent engagement ne pouvait être entrepris, les engagés ne pourront prétendre à aucune indemnité et seront dans l'obligation de restituer les sommes qu'ils auront reçues, à quelque titre que ce soit, dérogeant formellement à cet égard à toutes lois et règlements contraires.

---

1. Le lot supplémentaire mentionné à cet article 7 est réservé à l'armateur ; c'est là une habitude qui se justifie peu.

En cas de perte de la goélette les engagés seront tenus ensemble ou séparément, de s'embarquer sur tout autre navire désigné par l'armateur pour faire ou achever la campagne. Si l'armateur ne pouvait trouver d'embarquement à tous les engagés et que ceux-ci s'en procureraient un par ailleurs, il reste entendu que, par privilège sur leurs gains ou profits, ils devront rembourser à l'armateur les avances qu'ils en auraient reçues.

Art. 10. — Après la pêche terminée, les engagés s'obligent à désarmer leur navire, le haler, l'échouer ou l'affourcher à l'endroit que fixera l'armateur comme poste d'hivernage, faute de quoi il sera pris des gens de corvée aux frais de ceux qui ne travailleront pas à cette opération. Les engagés renoncent à la conduite dans tous les cas depuis le port de débarquement en France.

Art. 11. — Tout engagé qui, par suite de maladie contractée avant l'embarquement, serait dans l'impossibilité de travailler à bord sera tenu de rembourser ses avances à l'armateur ; si de ce fait, il était dû des journées d'hôpital, le montant de ces frais d'hôpital sera réduit de la part pouvant revenir à l'engagé.

Art. 12. Toutes contestations sur la qualité du poisson et généralement sur l'exécution du présent seront jugées par voie d'arbitres nommés, l'un par l'armateur,

l'autre par le patron de la goélette ; en cas de désaccord, les arbitres choisiront un surarbitre qui prononcera en dernier ressort.

Art. 13. — Tous les engagés devront se conformer aux conditions de ladite charte-partie.

Dont acte fait en triple expédition et passé. . .
ce. . . . . . mil neuf cent . . . .
par-devant M. le Commissaire de l'Inscription maritime . . . .
à . . . .

L'Armateur,

CHAPITRE VII

Règlement de comptes. — Comptes de pêche.

Lorsque les marins sont engagés à salaires fixes, ils sont payés le jour du débarquement, sauf stipulation contraire ; d'ailleurs leur compte est facile à faire, soit par exemple :

X..... engagé à 80 francs par mois ; 8 mois 12 jours de navigation donnent 672 francs.

Il n'en est pas de même pour les engagés à profits éventuels ; le calcul de leur dû ne peut être fait qu'après le compte de pêche régulièrement établi et vérifié par l'Administration. Pour cela l'armateur est invité à produire son compte généralement dans le mois qui suit le désarmement ; il doit l'accompagner des pièces justificatives tant pour la vente des produits que pour les dépenses faites au nom de la société. Il y fait une répartition entre les hommes d'équipage, puis pour chacun une déduction des avances et fournitures ainsi que

des retenues pour la Caisse des Invalides et la Caisse de Prévoyance.

L'armateur tarde quelquefois à présenter ce compte à l'administration ; on a vu des équipages attendre quatre,cinq mois leur règlement. A la suite d'un abus de ce genre signalé au département de la Marine, la dépêche suivante fut adressée aux chefs de service de l'Inscription maritime :

Dépêche ministérielle du 18 *mai* 1904. — « Mon attention a été récemment appelée sur la situation de l'équipage d'un navire armé pour la pêche à Terre-Neuve qui, débarqué en fin de campagne au mois d'octobre 1903, n'a pu encore obtenir le règlement de ses parts de pêche. Ce retard provient de ce que l'armateur usant de la liberté qui lui est reconnue pour la vente des produits de pêche dans une clause insérée à la charte-partie a conservé sa morue en magasin en attendant une occasion de vente favorable. La clause visée n'étant contraire à aucune disposition légale et, d'autre part, l'armateur n'ayant fait preuve dans l'espèce ni d'impéritie, ni de mauvaise foi, le département se trouve dans l'impossibilité de remédier à la situation des marins. Mais il y a lieu de se demander si c'est bien en toute connaissance de cause que ces derniers avaient souscrit la clause dont il s'agit et s'ils s'étaient rendu un compte exact des conséquences auxquelles ils s'exposaient.

Afin de prévenir le retour de semblable situation, je

vous prie de donner des instructions aux administrateurs placés sous vos ordres, pour que toutes les fois qu'ils rencontreront dans les chartes-parties ou les conditions d'engagement pour la grande pèche la clause sus visée, ils en signalent la portée aux marins intéressés de manière que ces derniers, lorsqu'ils la souscrivent, ne puissent ignorer les conséquences pécuniaires qui peuvent résulter pour eux-mèmes de leur acceptation ».

Souvent les administrateurs exigent dans les chartes-parties la fixation d'une date extrême pour le règlement: c'est une sage précaution.

Supposons le compte vérifié par l'administration ; les marins sont alors convoqués par les soins de l'armateur au bureau de l'Inscription maritime, le résultat des opérations leur est présenté et ils sont admis à faire valoir leurs réclamations. Mais les marins ne sont guère à même de discuter séance tenante les chiffres qu'on leur soumet, puisqu'ils n'en prennent connaissance qu'à ce moment. Aussi hasardent-ils rarement de timides observations. Les objections des marins ne portent pas sur les prix de vente qui sont connus, mais plutôt sur l'achat des applets de pêche, le montant des frais généraux, l'estimation de la première pèche quand le navire l'a conservée à bord.

C'est dans le but de corriger cet état de choses que M. Lecointe a préconisé la remise aux marins d'un compte de pèche individuel ; nous approuvons pleine-

ment cette idée. En effet, les hommes mis en possession de ce bordereau explicatif pourraient, au moyen de la charte-partie reçue au moment de l'engagement et de leurs conditions particulières qu'ils connaissent bien, refaire eux-mêmes leur liquidation et présenter en parfaite connaissance de cause leurs réclamations au moment du règlement au bureau de l'administration. Leurs intérêts seraient ainsi mieux sauvegardés et ce serait pour eux une nouvelle occasion de s'occuper de leurs affaires, au lieu de s'en référer toujours à la tutelle du département de la Marine. Comment l'armateur consentira-t il à l'augmentation de charges qui résultera pour lui de l'obligation d'établir ces comptes particuliers? La solution semble possible : il suffira que l'engagé exige dans la charte une clause en vertu de laquelle un compte particulier devra lui être remis tant de jours avant le règlement définitif et la convention faisant la loi des parties, le vœu sera réalisé.

Le compte étant apuré, il est procédé au paiement en présence de l'administrateur et les marins sont réputés réglés de leurs salaire sans qu'il soit besoin de donner quittance. Le paiement des équipages métropolitains a lieu en moyenne fin décembre ou commencement de janvier. Quant aux équipages des goëlettes saint-pierraises, ils reçoivent avant leur départ de la colonie des billets payables à un ou deux mois. Mais, dès leur arrivée en France, les marins n'ont pas la patience d'attendre l'échéance ; ils acceptent les pro-

positions d'escompte qui leurs sont faites par n'importe qui, commerçants, débitants, spéculateurs quelconques, qui leur prennent le plus souvent un taux usuraire.

Après avoir vu comment se fait le règlement, nous allons passer en revue les divers éléments d'un compte de pêche.

A. — *Produits de pêche*; *prix de vente.* — Les quantités pêchées sont naturellement très variables : en 1901, 1902, des pêches de 2000 quintaux pour goëlettes de 18 hommes et de 3500 pour trois-mâts de 30 hommes d'équipage n'étaient pas rares. Depuis 1903 la moyenne a beaucoup tombé : 1500 à 1800 quintaux pour une goëlette, 2000 à 2500 quintaux pour un trois-mâts. Cette année il y a des pêches malheureuses qui ne dépassent pas 1000 quintaux.

Le prix de la morue dépend des bons ou mauvais résultats de la campagne : si la campagne a été satisfaisante, les prix sont bas ; ils s'élèvent dans le cas contraire.

Voici les prix moyens du quintal de morues (55 kilogs) pendant les 6 dernières années :

		A Saint-Pierre	A Saint-Malo
		—	—
Années moyennes	1900. . .	16 fr.	21 fr. 50
	1901. . .	17 fr.	22 fr.
	1902. . .	17 fr. 50	23 fr.
Années médiocres	1903. . .	25 fr.	32 fr.
	1904. . .	25 fr. 50	34 fr. 50
	1905. . .	25 fr.	33 fr.

En 1906, les prix haussent encore, le quintal est payé couramment 35 francs à Saint-Malo.

Dans les grands ports comme Bordeaux où l'on sèche la morue pour l'exportation, le quintal vaut ordinairement 1 ou 2 francs de plus.

Il serait toujours avantageux pour l'équipage engagé à la part que la pèche fut rapportée en France, car elle y est payée 5, 6, 8 francs plus cher qu'à Saint-Pierre ; mais parfois l'armateur préfère vendre une partie de la pèche dans la colonie lorsqu'il trouve un fret de retour, en marchandises ou passagers, or l'équipage n'en profite pas (Art. 9 de la charte-partie du cinquième). Le gros bénéfice de l'armateur dans les années où la morue est rare provient surtout de la vente de la première pèche qu'il paie 10 francs à l'équipage (Art. 6 de la charte-partie) ce qui lui permet de réaliser 15 à 20 francs par quintal.

Ainsi pour juger les résultats d'une pêche il ne faut pas tenir compte seulement des quantités mais encore des prix. D'autre part, il y a deux principaux centres de production, l'Islande et Terre-Neuve : il peut se faire que la campagne ait été bonne ici, mauvaise là, d'où comme conséquence un certain nivellement des cours.

Les prix cités plus haut sont ceux du quintal de morues bonnes ; les morues rouges valent 3 ou 4 francs de moins quant au rebut il est payé moitié prix.

Outre cela, entre encore dans le calcul du montant brut de la pêche le produit de vente des huiles et rogues. La

barrique d'huile de foie de morue est achetée 70 à 80 fr. en supposant une vingtaine de barriques pour une année médiocre cela fait encore un élément assez important de l'actif. Enfin les rogues sont vendues 50 francs les 100 kilos et servent d'appât pour la pêche de la sardine.

B. — *Frais généraux.* — Ils forment sans aucun doute le chapitre le plus élastique d'un compte de pêche : c'est la porte de sortie par laquelle les armateurs peu consciencieux réduisent la part de l'équipage pour réserver la leur.

Mais voyons quels sont les frais généraux dans les différents engagements, au cinquième, au tiers, au mille.

Il semble qu'étant donné un même mode d'engagement la nomenclature des frais généraux devrait être sensiblement la même dans les diverses chartes-parties; il n'en est rien. Nous avons vu que d'après la charte du Syndicat des armateurs de Saint-Malo, sont seuls décomptés comme frais généraux :

Les frais de pêche et d'achat de la boëtte.

Les pertes de chaînes, câbles et ancres constatées par rapport du capitaine.

Les frais de reconstitution et d'augmentation de l'équipage.

L'escompte à 4 0/0 et la commission de vente à l'armateur 2 0/0.

Mais ceci est un minimum que l'on rencontre rarement ; voici une énumération plus copieuse prise dans une charte au cinquième de Saint-Malo, 1906 :

« Seront supportés par les cinq cinquièmes, le sel pris à Saint Pierre à 35 francs le tonneau, les frais d'achat et de pêche de la boëtte, les commissions de vente d'usage à l'armateur, les commissions au consignataire, les frais de rentrée de fonds, les frais de négociation, de vente, de pilotage, de courtage, les droits de sauvetage, et de tonnage, les frais d'intérêts de fond sur l'argent déboursé, toutes les avaries et pertes concernant l'armement, embarcations, câbles, lignes, seines, filets etc..., les deniers à Dieu et frais d'engagement, les frais d'augmentation et de reconstitution de l'équipage, les primes accordées aux plus riches doris. »

Citons encore cet extrait d'une charte de Granville 1906 :

« Feront partie des frais généraux et seront prélevés sur les cinq cinquièmes : les commissions de vente d'usage, 5 0/0 à l'armateur, 3 0/0 au capitaine, 2 0/0 au consignataire, les frais de vente, de rentrée de fonds, de négociation, d'intérêts de fonds sur l'argent déboursé, les frais de pilotage, de courtage, de tonnage et de sauvetage, toutes les avaries, pertes et usures concernant l'armement, telles que embarcations, câbles, chaînes, ancres, lignes, filets etc....., les frais d'achat ou de pêche de la boëtte et en général tous les frais faits à l'occasion de cette pêche. »

Dès lors il n'y a pas lieu de s'étonner que, de deux navires ayant même nombre d'hommes d'équipage et rapportant une pêche sensiblement égale, l'un avec peu

de frais généraux donne une part à l'équipage, tandis que les frais généraux de l'autre absorbent tout. Voici à titre de comparaison les relevés exacts des frais généraux pour la campagne 190... de deux trois-mâts de Saint-Malo ayant chacun une trentaine d'hommes d'équipage et rapportant 1950 quintaux environ.

Navire 1

Escompte à 4 0 0	1.955,75
Commission à 2 0/0	977,87
Achat de boëtte et engins pour la pècher	1.595,00
Total	4.528,62

Navire 2

Escompte et commission à la livraison. .	2.220,95
Engins pour la boëtte	2.195,00
Remorquage à Saint-Servan	150,00
Courtage et pilotage à Saint-Servan. . .	240,00
Feuilles d'armement et timbres	9,75
Deniers à Dieu, frais d'engagement . .	1.535,00
Sel pris à Saint-Pierre 37 à 35 francs . .	1.295,00
Pertes pendant la campagne	3.171,00
Pilotage à La Rochelle	100,90
Courtage à Bordeaux.	2.109,00
Intérêts de fonds	2.500,00
Commission à l'armateur 5 0/0	2.194.80
Total	17.721,40

Donc le cinquième de l'équipage supporte pour le navire 1 : 905 fr. 72, pour le navire 2 : 3.544 fr. 28 ce

qui fait une différence de 2.638 fr. 56 ; cette somme étant payée par l'équipage du navire 2, c'est autant de gagné pour son armateur.

Un autre trois-mâts de tonnage un peu plus fort que les précédents et rapportant 2.300 quintaux décompte les frais généraux suivants :

Navire 3

Escompte à 3 1/2 p. 0/0	2.250,25
2 0/0 au consignataire.	1.234,82
Droits de sel	1.622,90
Bonification pour non valeur.	300,80
Remorquage, feuilles de rôle et timbres.	164,40
Note du courtier à Saint-Servan. . . .	531,55
Boëtte et engins pour la pêcher	3.890,00
Note du courtier à Belle-Isle.	74,02
— à La Rochelle. . . .	600,75
Pertes diverses s'élevant à	2.752,50
Commission de vente 5 0/0.	3.014,25
Intérêts sur fonds déboursés et frais de rentrée	2.500,00
Deniers à Dieu et frais d'engagement. .	4.365,00
Salaires du capitaine... embarqué au retour	150,00
1/2 conduite des hommes débarqués à la Rochelle	45,00
Total.	23.496,24

dont 1/5 incombant à l'équipage, soit 4.699,25.

Le cinquième ou acquis net revenant à l'équipage s'élève alors à 8.334.50, somme qui, diminuée du mon-

tant des gratifications, 10.373 francs, donne un déficit et à chacun une part négative de 52 francs.

Et l'administration est obligée de reconnaître l'exactitude de ces comptes, puisqu'ils sont conformes aux stipulations de la charte-partie ; les marins devraient donc ouvrir les yeux et bien voir la portée de telles clauses avant de les admettre.

Dans l'engagement au tiers les frais généraux sont plus limités ; une charte de Saint-Malo 1906 contient ceci : « L'équipage paiera le tiers de l'achat de la boëtte, de toutes les sommes portées hors lot sur le rôle (gratifications et primes) ainsi que de la commission de 3 0/0 pour l'armateur. »

Une autre charte comprend les frais généraux suivants : « Achat de la boëtte et des engins pour la pècher, frais de remorquage à Saint-Pierre, gratifications sauf celles des avants de doris prélevées sur le 1/3 revenant à l'équipage, retenue de 3 0/0 sur le montant des produits de pêche ».

Il semble à première vue que l'engagé au mille ne devrait pas supporter de frais généraux puisqu'il n'est pas associé ; cependant le plus souvent l'armateur lui fait payer sa part d'achat de boëtte et de commission de vente et comme compensation lui accorde quelques francs de plus par mille. Des difficultés se sont élevées pour le règlement de comptes de la goëlette..... de Saint-Pierre à la fin de 1902 : l'armateur voulait appliquer aux engagés au mille une clause de la charte-

partie qui semblait ne devoir concerner que les engagés au tiers et en vertu de laquelle les gratifications étaient comprises dans les frais généraux.

L'administration de la Marine à Saint-Malo répondit que l'armateur agissait contrairement à l'usage en faisant subir aux engagés au mille une retenue pour participer aux gratifications, puisque celles-ci constituent leur seul salaire. Néanmoins en cas de clause non équivoque de la charte et malgré l'illogisme du procédé l'administration aurait du s'incliner.

Avant de quitter cet examen rapide des frais généraux, citons une manière de faire qui n'est pas très louable. Nous avons vu que d'après beaucoup de chartes l'achat des engins et filets est compris dans les frais généraux. Or, au retour de Terre-Neuve un certain nombre de ces objets embarqués au départ sont restés sans emploi durant la campagne et rentrent à l'état de neuf. L'on devrait donc créditer le compte des frais généraux de ce quí n'a pas été utilisé, puisque le tout a été débité au départ.

Il n'en est rien ; de sorte que ces engins dont l'équipage a payé le cinquième ou le tiers pourront lui être à nouveau comptés dans les frais généraux lors de la prochaine campagne : on voit le bénéfice de l'opération.

C. *Retenues.* — L'acquis brut de chaque engagé est soumis à diverses retenues. Et d'abord pour la caisse des Invalides, retenue de 3 pour 0/0 sur toutes sommes

payées aux marins (Loi du 11 avril 1881) ; pour la caisse de Prévoyance, retenue de 1 pour 0/0 sur les salaires portés au rôle d'équipage du personnel officier ou assimilé, retenue de 0.75 p. 0/0 sur les salaires du personnel non officier. (Loi du 21 avril 1898. Loi du 29 décembre 1905, article 3.)

Outre cela l'engagé est souvent redevable à l'armateur de sommes plus ou moins élevées à comprendre sous les rubriques suivantes : fournitures pendant la campagne consistant en tabac, café, savon, bitter, vermouth (1) ; repas pris à la chambre; argent avancé par le capitaine.

Cette petite note s'élève parfois à un chiffre important, 100 voire même 120 francs ; les marins formulent d'ailleurs des protestations à ce sujet. A Saint-Pierre existe encore la pratique du livret : quand le marin a besoin de quelque chose, il le prend chez l'armateur qui débitera le compte du pêcheur et réglera le tout à la fin de la saison. On se plaint des abus commis ; il est certain qu'à Saint-Pierre on voit vendre plus cher qu'en France des objets qui ne payent aucuns droits.

∴

Appendice. — *Assurance des produits de pêche ; indemnité en cas de perte.* — Les produits de pêche

---

1. Ces boissons sont embarqués en fraude de la douane comme provisions du capitaine ; on emporte ainsi une centaine de litres d'apéritifs variés.

sont rarement assurés, du moins dans l'armement de Saint-Malo ; néanmoins cette assurance soulève un problème qu'il est intéressant de poser.

Disons d'abord que pour être susceptible d'une assurance le poisson doit être pêché et l'armateur doit en connaître la quantité approximative, soit par nouvelles directes du capitaine, soit par signal fait à un navire rencontré qui l'a transmis en France. C'est à ce moment seulement que les assureurs consentent à traiter pour garantir la pêche effectuée.

Il en ressort donc que l'objet de l'assurance dans l'armement à la part n'est pas la propriété de l'armateur seul, mais bien celle de la société dont il fait partie avec son équipage, Il semble que les frais de cette assurance devraient tomber dans les frais généraux et qu'en cas de sinistre le montant de l'indemnité payée devrait être réparti entre tous les intéressés proportionnellement à la perte subie.

Il n'en est rien : l'armateur supporte seul les primes d'assurance et en cas de sinistre encaisse le montant intégral de l'indemnité ; en d'autres termes les opérations d'assurance des produits de pêche ont lieu en dehors et à côté de la société qui n'intervient à aucun moment.

En raison de ce que la pêche assurée appartient à la société, on pourrait peut-être considérer que les frais faits par l'armateur et qu'il supporte seul l'ont été tacitement au nom de la société. D'autre part on pourrait

encore avancer que l'armateur, gérant de la chose commune, qui n'a pas assuré les produits de pèche a commis une faute en ne prenant pas toutes les mesures utiles pour mener à bien l'opération.

Ces questions délicates n'ont pas encore été soulevées par les marins, mais elles peuvent d'un moment à l'autre être portées à l'appréciation des tribunaux.

Salaires moyens d'un patron de doris engagé a Saint-Malo

Campagne de Terre-Neuve, 1905 (1)

	Au Cinquième	*Au Tiers*	*Au Mille*
Denier à Dieu	25 fr.	25 fr.	25 fr.
Pur don...........	200 »	»	200 »
Avances	350 »	à valoir	350 »
Part..............	35 »	475 »	»
Gratifications.......	200 »	250 »	350 »
Total.....	810 fr.	750 fr.	925 fr. (2)

1. Cette campagne, comme les deux précédentes d'ailleurs, ont été peu satisfaisantes. En 1901, 1902, les salaires moyens d'un bon pêcheur atteignaient 1.000 et 1.100 francs.

2. Ce chiffre de salaire total est élevé par comparaison aux autres, mais il faut se rappeler que ce sont seulement les meilleurs pêcheurs qui se font engager au mille.

CHAPITRE VIII

Rapatriement et conduite.

Le délaissement des gens de mer est une conséquence éventuelle du contrat d'engagement et il peut avoir lieu soit à l'étranger soit dans un port de France autre que le lieu du domicile de l'inscrit : il nous faut examiner maintenant la question du rapatriement et de la conduite.

Le rapatriement c'est le transport d'un citoyen français d'un pays étranger à un point de la métropole française. Le rapatriement est d'ordre public international : tout gouvernement doit à ses sujets expatriés l'assistance pour le retour, d'autant mieux que chaque nation peut repousser les étrangers de son territoire.

La question du rapatriement n'intéresse donc pas exclusivement le personnel maritime, mais elle le concerne plus spécialement, car elle se pose pour lui d'une manière permanente et presque normale. Le rapatrie-

ment est donc fait par les soins de l'État, les obligations des autorités coloniales et consulaires en cette matière sont contenues dans le décret du 22 septembre 1891.

Mais ce n'est pas à dire pour cela que l'État doive toujours supporter les frais de rapatriement; il est tout naturel qu'il actionne en remboursement l'auteur réel de la dépense, que cet auteur soit le rapatrié lui-même ou celui qui a loué ses services.

Et ceci est l'hypothèse normale, car lors de la résiliation du contrat de louage, l'engagé doit être replacé dans les conditions où il a été pris.

Le rapatriement du marin aux frais de l'armateur est donc une charge d'ordre public qui lui incombe même malgré convention contraire (arrêt du 5 germinal an XII. Décret du 4 mars 1852) ; ce n'est qu'exceptionnellement qu'elle peut retomber sur l'homme, ainsi dans le cas de délits commis par lui (désertion) ou de prise, naufrage et innavigabilité du navire (art. 258 du Code de commerce).

La conduite à l'égard du marin est le transport d'un point quelconque de France au lieu du domicile dans le quartier d'inscription. Le droit du matelot à la conduite pour regagner son quartier était autrefois considéré comme d'ordre public par les mêmes textes que le rapatriement.

Le décret du 22 mars 1862 a replacé la conduite dans le droit commun de toutes les obligations civiles et les dispositions qui la règlent (décret du 7 avril

1860. Art. 11) n'eurent plus d'effet que comme convention légale valable jusqu'à convention contraire. Ainsi donc, en principe, la conduite est due et supposée jusqu'au port d'armement, mais elle n'est pas due du port d'armement au lieu du domicile de l'inscrit à moins qu'elle ait été stipulée expressément. (décret du 22 sept. 1891. Art. 13). Or pour nos marins pêcheurs le port d'armement est parfois bien éloigné du domicile, beaucoup de bretons des Côtes-du-Nord et du centre de l'Ille-et-Vilaine s'embarquent sur des navires armés à Saint-Malo, Granville ou même Fécamp. On trouve bien quelques chartes-parties contenant la stipulation expresse de la conduite ainsi :

« Les bretons auront droit à la conduite du port d'armement à leur domicile » Granville, 1906. Mais la plupart du temps les marins insouciants ne se préoccupent pas des conditions du retour ou bien ils acceptent des clauses de ce genre :

« De retour à Saint-Malo les engagés renoncent à tous frais de conduite. » Si bien qu'après leur débarquement, se voyant, faute d'argent, dans l'impossibilité de regagner leur domicile, ils vont de l'armateur à l'administration réclamant mais en vain contre un article du contrat auquel ils n'ont pas voulu accorder attention.

Ils savaient cependant bien que, la pêche fût-elle excellente, le règlement de comptes n'aurait pas lieu immédiatement. Et les administrateurs de l'Inscription

maritime peuvent bien accorder des secours de route (Circulaire du 8 janvier 1883), mais ils doivent se montrer circonspects et ne secourir que les cas urgents. La situation des marins au retour est surtout pénible lorsque par suite de mauvaise pêche ils n'ont pu rapporter une « mannée » : il est d'usage, en effet, de laisser au marin la faculté de remplir une manne de poissons divers, morues, fletans, capelans, etc...

Cette « mannée », quand le pêcheur la garde, constitue une réserve précieuse pour la nourriture de la famille pendant l'hiver ; malheureusement au retour le marin a besoin d'argent aussi l'abandonne-t-il pour un prix dérisoire à des acheteurs qui abusent de sa situation. Et s'il n'a même pas cette ressource, il est jeté sur le pavé sans un sou.

Il est lamentable de voir au retour d'une campagne ces victimes du travail errant en quête de gîte et de nourriture jusqu'à ce qu'on veuille bien les ramener au foyer où les attend une famille anxieuse.

Et nous terminerons en formulant le vœu qu'un règlement vienne à nouveau consacrer le droit du marin à la conduite jusqu'à son domicile : ce serait une réforme prudente autant que juste.

CONCLUSION

Nous croyons avoir suffisamment démontré que tout n'est pas pour le mieux dans l'engagement des marins de la grande pêche ; il y a là une situation souvent pénible à constater et, tandis que dans nos villes certaines revendications ouvrières moins urgentes sont prises en considération, on ne doit pas se désintéresser du sort de cette catégorie sociale trop timide, trop peu instruite pour parler haut.

Quel est le rôle des pouvoirs publics ? Au cours de notre étude nous avons signalé plusieurs réformes importantes qui peuvent être établies par lois ou règlements, telles que la tenue obligatoire du journal de pêche, l'emploi de chartes modèles rédigées par l'administration, la consécration du droit du marin à la conduite jusqu'à son domicile.

Mais là ne se borne pas l'action possible de l'État : à l'égard de ces travailleurs qui sont dans une situation d'infériorité vis-à-vis de leurs employeurs, le législateur ne peut rester impassible et indifférent. Impuissant à se substituer aux associations ouvrières inexistantes pour régler, comme elles pourraient le faire elles-mêmes

les conditions et la rémunération du travail, il peut cependant empêcher certains abus, introduire dans la loi, comme on l'a fait en Angleterre, à côté des dispositions interprétatives de la volonté des parties, des dispositions prohibitives destinées à assurer l'exécution loyale du contrat, à interdire certaines conventions gravement nuisibles aux intérêts des travailleurs, visiblement acceptées par eux sous l'empire d'une véritable contrainte morale ou d'une intelligence insuffisante de leurs intérêts. Nous posons donc là le principe d'un interventionnisme modéré, admis récemment par la Commission de réforme du contrat de travail de la Société d'études législatives (1). Et dans une matière aussi spéciale que celle qui nous occupe, ce n'est pas une réglementation générale qui peut suffire ; il faut une série de mesures prises d'accord avec l'Administration qui, étant en rapports constants avec les intéressés, connaît mieux leurs besoins que l'organe législatif.

Néanmoins pour le relèvement social des pêcheurs, l'action la plus importante reste à l'initiative privée. Les armateurs peuvent beaucoup et nous sommes heureux de reconnaître que la majorité d'entre eux a pris de bonnes résolutions et s'est efforcée d'imposer ses innovations au moyen des Syndicats d'armateurs. Ces ten-

1. Bulletin de la Société d'études législatives 1906. Question nº 9 : Rapport Brocard, Discussion générale et Art. 11 du projet de codification

tatives ont été contrariées plus d'une fois par une minorité blâmable ne voyant que le lucre et exploitant de pauvres travailleurs peu aptes à se défendre. Qu'on nous permette de croire cependant que les Syndicats d'armateurs, soutenus au besoin par l'Administration, arriveront à triompher des mauvaises volontés.

Et quant aux marins eux-mêmes, que laissent-ils espérer? Embarqués dès l'enfance ils ne sont revenus à terre que pour des intervalles très courts, aussi l'ignorance est-elle leur principal défaut ; mais ils ne sont pas dépourvus de ce gros bon sens qui parfois guide si sûrement dans la vie. Le devoir de la société est de développer chez eux l'instruction par tous les moyens possibles, cours pratiques dans les écoles primaires, conférences aux adultes pendant l'hiver.

On reproche encore aux marins leur manque d'entente: jusqu'à nos jours des syndicats n'ont pu se constituer, et cependant eux seuls agiraient efficacement dans bien des cas, notamment pour obtenir un mode d'engagement plus simple et permettant un contrôle facile.

Nous reconnaissons que l'organisation syndicale des pêcheurs de morue rencontre de sérieuses difficultés. Un équipage est souvent formé d'hommes recrutés un peu partout, qui ne se connaissent donc pas et se rencontrent pour la première fois au moment de la revue, alors qu'il est déjà tard pour s'entendre et présenter des revendications. Isolés qu'ils sont pendant l'hiver dans les villages ou les campagnes, les pêcheurs n'entre-

tiennent pas cet esprit de solidarité qui fait la force des groupements ouvriers dans les grandes villes; chez eux persiste un égoïsme défiant qui les fait considérer leurs intérêts comme contraires à ceux de leurs camarades ; cette mentalité se manifeste souvent au moment du règlement de comptes, chacun tire à soi et une fois « réglé », se désintéresse complètement du sort fait aux autres.

D'ailleurs avouons que nos marins manquent d'énergie et de volonté lorsqu'ils sont en présence de l'armateur ou de ses représentants.

En décembre 1903 une tentative très intéressante de constitution d'un syndicat eut lieu dans les Côtes-du-Nord. Aux réunions provoquées, les pêcheurs se rendirent nombreux, ils reconnurent le bien fondé du projet d'engagement au quintal qui leur fut exposé par M. Lecointe et les adhésions au futur syndicat atteignirent 200 environ.

Peine inutile ! Dès le lendemain la plupart de ces signataires s'engageaient à toutes sortes de conditions anciennes et sous des formes autres que celles convenues la veille. L'armateur fait donc un peu ce qu'il veut ; et si le recrutement de l'équipage présente quelques difficultés, si les hommes du métier veulent raisonner un peu trop sérieusement, les capitaines vont au fond des terres embaucher de jeunes paysans inexpérimentés, n'ayant jamais mis le pied sur un bateau et même n'en ayant jamais vu ; ils en font des avants de

doris. Quel remède à cette situation toute spéciale ? La constitution de syndicats ne sera possible et n'aura d'efficacité que lorsque l'éducation économique des pêcheurs sera plus développée, lorsqu'ils auront vraiment conscience de leurs intérêts, lorsque sera vaincue cette indifférence qui paralyse les meilleures initiatives.

Mais il est un vice qui menace la population maritime tant dans son existence physique que dans son émancipation intellectuelle : c'est l'éternel fléau de notre civilisation, l'alcoolisme.

Ah ! il sévit dans le monde des pêcheurs plus peut-être que partout ailleurs et nous en avons vu les résultats effrayants dans nos villages bretons : c'est le désordre dans la famille, l'abrutissement complet de l'individu, la dégénérescence de la race. L'ennemi contre lequel il faut lutter, c'est l'affreux boujaron d'eau-de-vie à six sous le litre qui constitue trop souvent « le meilleur appât du pêcheur ». Et qu'on ne nous dise pas que de ce côté il n'y a rien à faire puisque les Anglais et les Américains, qui n'ont pas un moindre penchant pour la boisson, y ont réussi.

Malgré tous leurs défauts, les pêcheurs de morue sont dignes d'intérêt parce qu'ils sont des pionniers du travail courageux entre tous, ne craignant ni les privations, ni les dangers. Ils savent que leurs parents ont souffert jusqu'au jour où ils ont disparu dans les flots, mais ils partent quand même, la mer conserve pour eux un attrait irrésistible !

On nous reprochera peut-être d'avoir édifié cette étude uniquement au point de vue de la défense des marins et sans sauvegarder les intérêts de l'armement : nous repoussons cela énergiquement. Nous nous rendons parfaitement compte de l'aléa, des difficultés de cette industrie, de la crise qu'elle traverse à la suite de plusieurs campagnes médiocres.

Aussi la plupart des réformes que nous avons préconisées sont profitables tant aux armateurs qu'aux marins ; et si nous n'avons pas craint de signaler des abus, c'est que nous en avons constaté la pratique. Mais en ce faisant n'avons-nous pas encore travaillé pour les armateurs consciencieux qui se trouvent dans une situation désavantageuse vis-à-vis de leurs collègues moins scrupuleux ? D'ailleurs, peut-on nous faire grief d'avoir plaidé la cause des pêcheurs ; n'est-ce pas un devoir de prendre en main les intérêts des faibles lorsqu'ils ne savent les faire valoir eux-mêmes?

Nous nous sommes acquittés de notre mieux de cette tâche si captivante, heureux si nous avons pu apporter ainsi notre humble contribution à l'amélioration du sort de notre population maritime.

Vu : le Président de la thèse,
JAY

Vu : le Doyen,
LYON-CAEN

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD

TABLE

Imp des Facultés. A. MICHALON. 26, Rue Monsieur-le-Prince, Paris.

